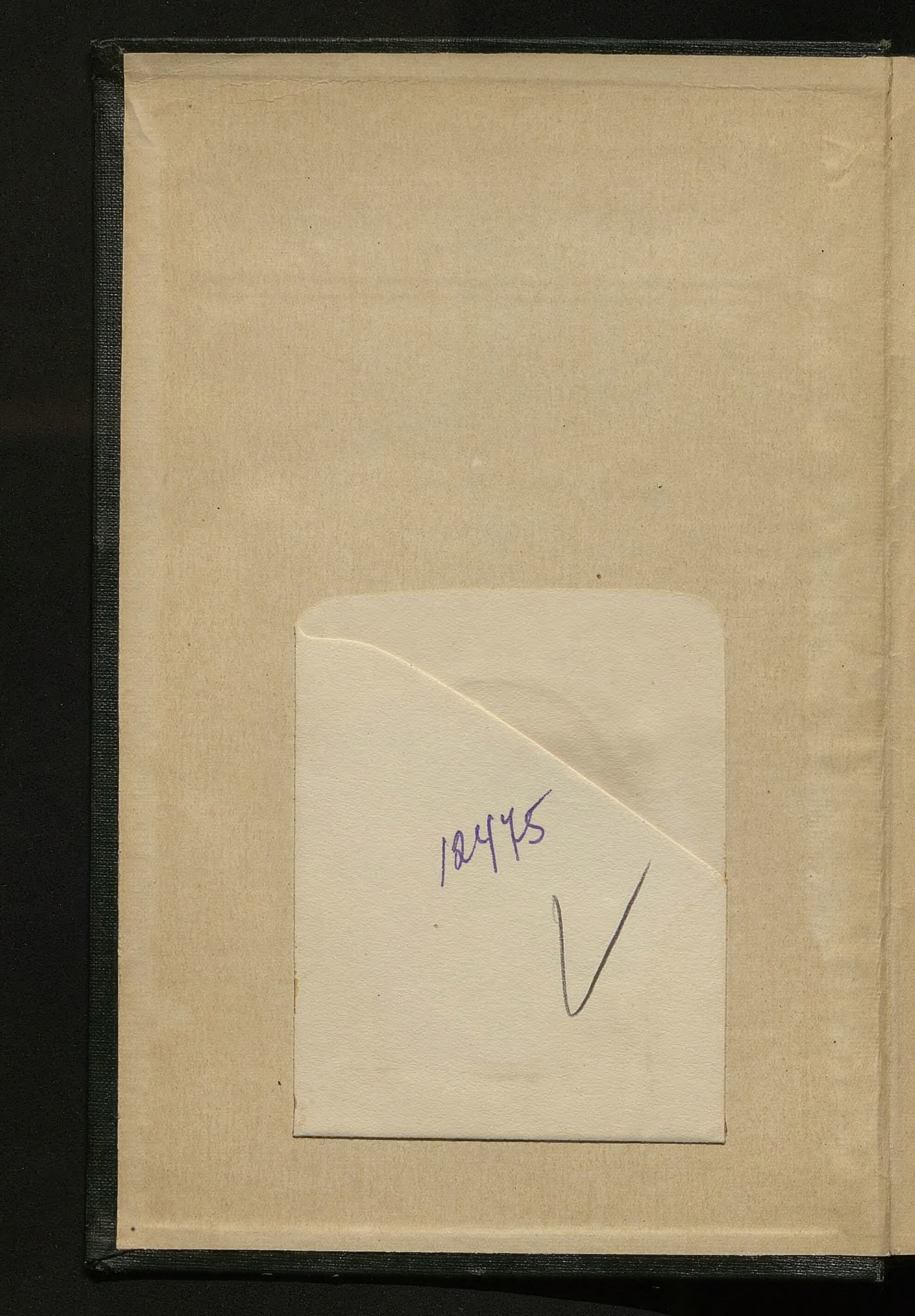
АМЕРИКАНСКИЙ СЕВЕР

Географический сборник

АМЕРИКАНСКИЙ СЕВЕР


12475

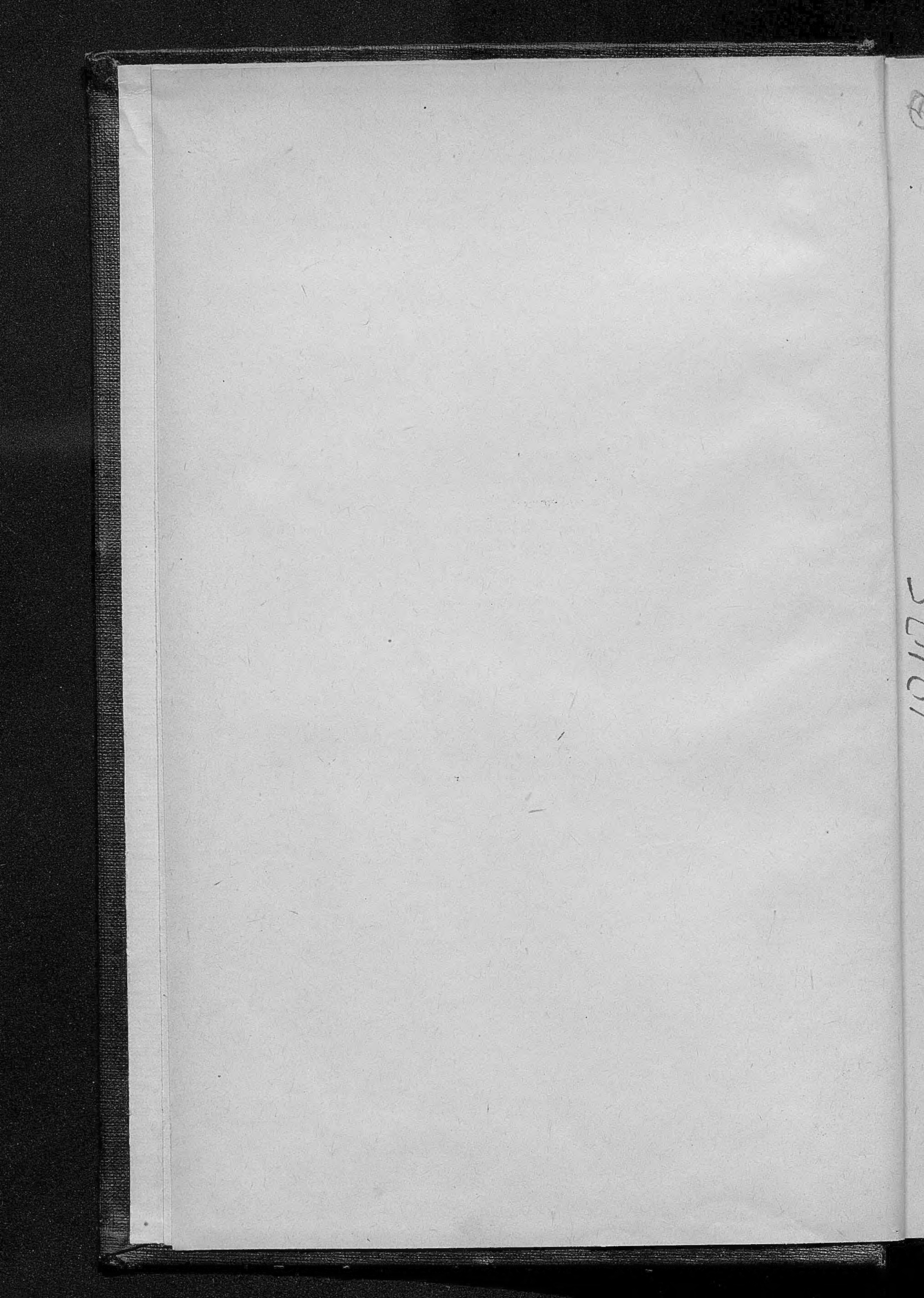
И*Л

Издательство

иностранной

литературы

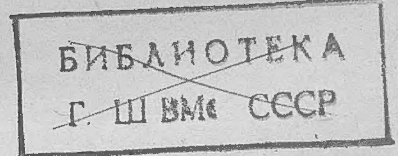
*



АМЕРИКАНСКИЙ СЕВЕР

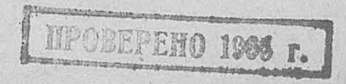
СБОРНИК
ПЕРЕВОДНЫХ СТАТЕЙ

Со вступительной статьей
И. И. ЕРМАШЕВА
Под общей редакцией
Н. Н. БАРАНСКОГО





1950
ИЗДАТЕЛЬСТВО
ИНОСТРАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
Москва



ОТ РЕДАКЦИИ

Одним из важнейших направлений в подготовке американской военной агрессии, все усиливающейся в последнее время, является направление северное, арктическое.

Широко рекламируемые американской печатью, хотя и скрытые в подробностях, военные приготовления на Аляске и на севере Канады направлены прямо и непосредственно против нашей страны. Вполне естественно, что в связи с этим усилился интерес широких кругов советских читателей к Американскому Северу, к его природе, населению, хозяйству.

На русском языке богатая литература, преимущественно историко-географического содержания, существует только по Аляске, некогда Российской Америке, русскими открытой и первоначально освоенной, но затем в 1867 г. за бесценок проданной царским правительством Соединенным Штатам Америки.

В стремлении удовлетворить интерес советского читателя к Американскому Северу пришлось обратиться к литературе иностранной и прежде всего, конечно, к американской. Однако того, что мы искали, а именно хорошей общегеографической сводной работы, охватывающей в цельном изложении природу, население и хозяйство всего Американского Севера с учетом последних изменений, внесенных новым, почти исключительно военным строительством, — найти не удалось. Имеются главным образом небольшие специальные книжки и журнальные статьи, посвященные узко практическим целям — обслуживанию отдельных точек военного строительства, геологической разведке отдельных месторождений, обследованию разных направлений транспортного строительства и т. п.

То, что издается в Америке по Северу для широкой публики, имеет целью политическую рекламу и пропаганду фашистской геополитики в ее новом американском виде и в частности так называемой «глобальной географии».

Эта «литература», как общее правило, создается или военными чиновниками, или заведомо продажными журналистами. Для прочих авторов Американский Север в настоящее время следует считать практически «закрытым».

В этих условиях подобрать для сборника по Американскому Северу статьи, сколько-нибудь подходящие для перевода

и по своему содержанию и по своей направленности, — было делом нелегким. Поэтому настоящий сборник не может заменить работы советского автора, основанной на критической переработке обширного, но разбросанного фактического материала иностранных источников.

По Аляске в настоящем сборнике даны в основном две статьи:

1) «Физико-географический обзор Аляски», представляющий собой главу из книги научного сотрудника Смитсонианского института Э. П. Уокера («Аляска — крайний континентальный аванпост Америки»). По своей краткости глава эта может служить лишь «шапкой» для последующего более детального порайонного обзора; некоторый интерес представляют в этой главе указания на новые воззрения относительно орографии и климата Аляски в целом.

2) «Районы Аляски» — глава из книги «Возможности на Аляске», написанной бывшим директором совета по развитию Аляски, а ныне чиновником для особых поручений при ее губернаторе, экономистом Джорджем Сундборгом. Здесь дан обзор двадцати районов Аляски, которая по существу лишена внутреннего единства в хозяйственном отношении. Районы эти выделены автором не по административному делению и не по различиям в природе или хозяйстве, а только по общности транспортных связей. Однако в отдельных случаях получается общее совпадение с административным, хозяйственным или природным расчленением страны. Обзор этот интересен тем, что при его составлении были использованы местные данные экономико-географического порядка, доступные автору в первоисточниках.

Особенное внимание в этом обзоре уделяется транспортным условиям и характеристикам отдельных населенных пунктов (вплоть до очень мелких). Остальное — природные условия и особенно местное население и его образ жизни — затронуто лишь попутно, а таких «неприятных» тем, как положение туземного населения, автор здесь совершенно не касается. Тем не менее по своему фактическому материалу, хоть и не полному, обзор этот может быть полезен.

Сколько-нибудь существенных данных об основе современной экономики Аляски, то есть о военном строительстве, по вполне понятным причинам автор не дает. Так же весьма скупо «дозирует» он сведения о численности населения по пунктам, районам и округам, опасаясь оттолкнуть этими явно неприглядными сведениями возможных переселенцев на Аляску (если за 80 лет страна так слабо заселена, то стоит ли там искать «бизнес» или «джаб» — работу). Поэтому статья потребовала ряда примечаний, составленных преимущественно по данным обычных американских деловых и официальных атласов и спра-

вочников[1], по данным книжки аляскинского журналиста и офицера OSS («стратегической» разведки) Хильшера — «Аляска сегодня» (1948 г.) и по материалам американской периодической печати.

В дополнение к главам из книг Уокера и Сундборга даны небольшие статьи по двум совершенно различным, но важным для познания Аляски темам, а именно: 11-я глава («Ноябрь среди туземцев») из книжки Э. Херрона «Аляска» — мы назвали ее «Туберкулез среди коренного населения Аляски» — и статья «Разведки нефти в Арктической Аляске», представляющая собой краткий редакционный информационный отчет из журнала «World Petroleum». Страшная смертность от туберкулеза, как в фокусе, отражает условия жизни коренного населения Аляски. Поиски нефти представляют собой наиболее серьезную из слабых попыток со стороны империалистического государства развить производительные силы колонии Аляски.

Основную часть раздела о Канадском Севере в нашем сборнике составляют две главы из новой книги австралийского географа Г. Тэйлора «Канада»[2]. Одна из этих глав посвящена Канадскому Северо-Западу, включая округ Маккензи, территорию Юкон и север Британской Колумбии; другая охватывает тундровую полосу Киватина, Франклина и Северного Квебека.

Описания эти носят преимущественно маршрутный характер, что как нельзя более характерно для этой весьма пустынной территории. В первой из взятых у Тэйлора глав автор описывает свои собственные маршруты, проделанные им 1) от Эдмонтона по железной дороге до Уотеруэйса, а оттуда пароходом до устья р. Маккензи и 2) из Уайтхорса в Доусон пароходом и обратно на самолете. Во второй из печатаемых нами глав автор излагает сведения из ряда официальных обзоров и капитальных географических работ, составленных так же в основном по маршрутным описаниям.

Сообщаемые Тэйлором сведения носят на себе глубокие следы своего происхождения: они очень неполны, отрывочны и весьма «сырые», но зато строго конкретны и, в некоторых своих частях, например в описаниях населенных пунктов, очень детальны (иногда даже чрезмерно).

В дополнение к главам из книги Тэйлора по Канадскому Северу даются:

---

[1] «Rand Mac Nally Commercial Atlas and Marketing Guide, 1947», «Tewkesbury's Who's Who in Alaska and Alaska Business Index, 1947», «Statistical Abstracts of the United States, 1947», «The Canada Year Book, 1945—1947».

[2] Реакционные и антинаучные концепции этого автора довольно широко известны. Однако в приведенных в сборнике главах его работы (чисто описательных) эти концепции не нашли непосредственного отражения.

1) Статья из «Канадского географического журнала» — «Канадская Западная Арктика», написанная Дж. Л. Робинсоном, который уже в течение ряда лет систематически изучает и освещает Канадский Север.

2) Три главы из книги Р. Финни «Канада движется на Север»: «Администрация», «Транспорт и связь», «Нефть, золото и радий». Автор этой книги — канадец, связанный с администрацией Северо-западных территорий еще до второй мировой войны, а во время войны бывший на службе сначала у американской фирмы, строившей нефтекомбинат «Канол», а затем в Северо-западном управлении тыла армии США [1].

3) Статья «Пушной промысел на Северо-западных территориях» М. Дж. и Дж. Л. Робинсонов. Выбор этой статьи вызван был тем, что она наиболее обстоятельно освещает состояние пушного промысла на Севере Канады: следует напомнить, что именно пушной промысел составляет основу (весьма шаткую!) существования коренного населения Американского Севера.

* * *

Буржуазная позиция авторов приведенных в сборнике переводных материалов дает себя знать по всей линии. Ждать от них сознательного и прямого разоблачения колониальной политики США и Канады по отношению к коренному населению Севера, а тем более разоблачения агрессивного характера военного строительства, ведущегося на Американском Севере, было бы, конечно, наивно.

Связанность авторов интересами своего класса и империалистической политикой своих правительств, выражающих вожделения крупных американских монополий, заставляет их многое замалчивать, прикрашивать и искажать. Ни у одного из них нет и мысли о том, чтобы общий низкий уровень экономического развития Американского Севера, исключительно тяжелое положение его коренного населения поставить в причинную связь с колониальным положением страны и с военным строительством, носящим явно авантюристический характер и не имеющим ничего общего ни с планомерным развитием производительных сил, ни с заботой о хозяйственно-культурном подъеме местного населения.

В связи с вооружениями, проводимыми американскими империалистами на Севере, апологеты капитализма часто болтают насчет «планового хозяйства». В общем это «плановое хозяйство» и задумано и ведется таким образом: согласно военно-

[1] Northwest Service Command, U. S. Army. Следует обратить внимание на то, что во время второй мировой войны огромные территории Канады, через которые проходят коммуникации между США и Аляской, были не только фактически, но и формально включены в округ военного управления США. После войны положение не изменилось.

инженерным проектам, продиктованным интересами наиболее влиятельных в данное время монополий, на сотни миллионов долларов, отпущенных конгрессом, на Севере строятся военные, военно-авиационные, военно-морские базы с мастерскими, электростанциями, складами, жилыми городками, с соответствующими авиатрассами, автодорогами, топливоснабжением и т. д. Вокруг всего этого, за счет расходования военного денежного довольствия и зарплаты, стихийно развиваются «промышленность услуг» (Service Industry), некоторые подсобные производства, а также подсобное сельское хозяйство. Куда денется все это хозяйство и все эти люди после прекращения военных ассигнований, «плановики» не думают: они рассчитывают на конъюнктуру — предвоенную, затем военную, а если поджечь войну империалистам не удастся и разразится кризис, то... «авось что-нибудь да останется...».

Здесь необходимо отметить важные моменты в части стихийно складывающихся на Американском Севере соотношений между военными объектами, с одной стороны, старыми и новыми производственными объектами, с другой стороны. Когда в период с 1912 по 1937 год на Аляске строились государственная железная дорога, шоссейные дороги, аэродромная сеть, морские порты и т. п., затраты государства на них были, сравнительно с нынешними, невелики и растянуты на длительные сроки. Хотя, в целях облегчения отпуска средств конгрессом, на первый план и выдвигалось военное значение этих объектов в подготовляемой империалистической войне на Тихом океане, но фактически в первую очередь учитывалось значение этих сооружений для монополий, заинтересованных в сложившихся отраслях промышленности Аляски — в горной и рыбной. Так, Аляскинская ж. д. открыла возможности развертывания крупной золотодобычи и необходимой угольно-энергетической базы во Внутренней Аляске. Той же цели служили шоссе и аэродромы. Морские и воздушные порты на побережьях обслуживали крупную рыбную промышленность. Однако новые военные объекты Американского Севера не таковы. Оторванный от местного хозяйства, хищнический, спекулятивный характер этих сооружений бросается в глаза. После окончания войны с Японией выяснилось, что срок службы большинства военных сооружений Аляски не превышал 5 лет. Аляскинская автодорога построена плохо, нагружена на 2—3% провозоспособности, прошла большей частью через места пустынные и небогатые полезными ископаемыми. Нефтекомбинат «Канол», оказавшийся совершенно ненужным для Аляски — ни в военное, ни в мирное время, демонтирован. А обошлось все это более чем в 0,8 млрд. долл. Разведки нефти в Арктической Аляске ведутся 5 лет, а ожидаемых положительных результатов до сих пор не дали. Сельскохозяйственная колония Матануска,

основанная 15 лет назад, представляет собой не более как подсобное хозяйство одного гарнизона Форт-Ричардсона. А эта колония на Аляске — единственная. Однако все это было (и является) сверхприбыльным «бизнесом» для монополий.

Между тем военная конъюнктура, отвлекая рабочую силу, свела почти на нет добычу золота и снизила общую стоимость добычи ископаемых на Аляске до $^1/_7$ добычи 1916 г. Продукция главной и действительно крупной отрасли обрабатывающей промышленности Аляски — рыбоконсервной — снизилась в условиях военной конъюнктуры ниже $^1/_2$ от 1936 г. (когда она достигла максимума), а в послевоенные годы, вплоть до 1949 г., с трудом поддерживается на указанном низком уровне (около 4 млн. ящиков в год). Продукция горной промышленности Аляски по общему объему достигла в 1947 г. всего около $^2/_3$ довоенной, а в 1948 г. испытала падение, несмотря на сильный рост добычи камня, гравия и песка. Данные о размерах добычи этих строительных материалов являются настолько яркими показателями объема военного строительства, что с 1945 г. цифры их добычи засекречены, и о них можно судить только по общей стоимости добычи ископаемых. Таким образом, исторически сложившиеся отрасли хозяйства Американского Севера военной конъюнктурой резко подавляются, что неизбежно должно обострить кризисные явления на Севере.

Некоторые попытки критического отношения к действительности можно найти у Финни в статье о канадской северной администрации. Однако при ближайшем рассмотрении его выводов и пожеланий мы убеждаемся в том, что критика эта не выходит за пределы чиновничьего либерализма. Корень зла он видит не в сущности всякой колониальной системы управления, не в полном бесправии коренного населения, а в отсутствии административно-политической автономии «для белых», в слабости местного административного аппарата, в засилье духовенства, недальновидности и негуманности чиновников. Это критика, направленная отнюдь не к разрушению прогнившей системы колониального управления, а лишь к ее укреплению путем мелкого ремонта в пределах существующей системы.

Жизнь эскимосов у Робинсона изображена в чертах почти идиллических, совершенно не соответствующих жестокой действительности.

Несмотря, однако, на все усилия авторов замаскировать истинное положение дел на Американском Севере, отдельные приводимые ими факты сами говорят за себя и разоблачают авторов. Особенно характерна в этом отношении глава из книги Херрона, посвященная проблеме туберкулеза среди коренного населения Аляски.

В буржуазной литературе, в особенности в американской,

мы встречаемся с понятиями «туземное» (native), «цветное» (coloured), «небелое» (non-white) население. Здесь необходимо внести ясность в эту «американскую» терминологию. Имея дело со статистикой населения США и их колоний, мы всегда должны иметь в виду реакционную расовую точку зрения буржуазных статистиков на вопрос о принадлежности человека к той или иной национальной группе. Более того, у американцев в отношении негров, коренного индейского населения Америки, а также народов Азии (китайцев, японцев, филиппинцев и т. д.) открыто принята расовая (by race) классификация в противоположность национальной, в частности и в особенности — языковой. Расовая дискриминация, сбрасывающая целые группы населения в категорию «неполноценных», причем эти группы роковым образом становятся жертвами капиталистической эксплоатации в самых крайних, в самых жестоких ее формах, вынуждает людей в Америке по возможности скрывать, как нечто «позорное», наличие среди их предков так называемых «цветных» или «небелых» людей. С другой стороны, буржуазные расисты устраивают форменную «охоту на людей», «разоблачая» носителей «небелой крови» как «метисов», стремясь увеличить таким путем численность группы населения, которую «сам бог велел» нещадно эксплоатировать. Буржуазная статистика в политике расовой дискриминации принимает самое активное участие. Она старается «доказать», что «цветные люди» и в тяжелейших условиях жизни показывают нормальный или даже повышенный естественный прирост, а если их не держать на грани возможности существования, то они «вытеснят белых людей». Статистика небольшого и вымирающего коренного населения Аляски носит следы столь грубых подтасовок, что совершенно не исключает таких «чудес», как «естественный прирост» на бумаге при вымирании в действительности (см. примечание 2 на стр. 146).

Для Американского Севера характерно страшное безлюдье. Суровая природная среда, узость местной продовольственной базы (кроме рыбы, ничего существенного нет) сочетаются с исключительной дороговизной транспорта и жилья. Дороговизна связана с обычной политикой монополий — минимум капиталовложений, максимум прибылей,— ведущей на Аляске к самым крайним уродливым явлениям. Понижение цен на рабочую силу на капиталистических рынках немыслимо без резервной армии труда, то есть без массовой безработицы. При этом безработица «нужна» не только и даже не столько в самих Соединенных Штатах, сколько именно на Севере. Между тем «белые» на Севере в огромном большинстве не задерживаются. По этому поводу упомянутый выше Хильшер приводит такую жестокую и грубую «народную мудрость»: «Аляскинские старожилы — трoякого рода: у одних никогда нехватало денег на

обратный проезд, у других хоть деньги и водились, да ума нехватало, чтобы во-время уехать, а третьи, — ублюдки несчастные — ухитрились на Аляске родиться»[1]. «Ублюдки несчастные» — это подлинно несчастные дети «белых» отцов и «цветных» матерей, причисляемые господствующими расистами к «туземцам». Что касается «белых» уроженцев Аляски, то обратимся к статистике: на 1 октября 1929 г. местные уроженцы составляли всего 15,2% «белого» населения Территории (4353 человека из 28 640). Остальные 6242 из «белых» уроженцев Аляски (всего их насчитывалось 10 595) жили вне Аляски — главным образом в тихоокеанских штатах США[2]. Население Аляски в несколько раз превосходит население Канадского Севера, где в этом смысле положение еще острее.

Исключительно тяжелое положение трудового населения, особенно коренного, подтверждается рядом красноречивых фактов. Так, например, относительно Аляски сообщается, что несмотря на исключительно тяжелые условия жизни реальная зарплата там ниже, чем в США[3]. При этом стоимость жизни на Аляске все время растет (газета «Alaska Weekly», June 24, 1949).

Коренное население прямо-таки вымирает. Один из американских медиков сообщает: «Эскимосы Аляски — вымирающие американцы... Из 1100 эскимосов, работающих на нефтеразведках, 1000 больны туберкулезом»[4]. Специальное обследование состояния здоровья коренного населения и постановки здравоохранения на Северо-западных территориях Канады в 1945 г. показало, что смертность среди эскимосов и индейцев в 12—15 раз выше по сравнению со средней смертностью населения Канады в целом. В 84 случаях из 100 смерть наступает в результате заболеваний, во время которых никакой медицинской помощи больным не оказывалось. Это и не удивительно, так как на всей огромной площади Северо-западных территорий имеется не более одного десятка врачей[5].

Общее ознакомление с положением Американского Севера, даже по американским источникам, показывает с полной ясностью, что авантюристическая агрессивная политика американского империализма целиком и полностью направлена на подготовку в пределах Американского Севера плацдарма агрессии.

При этом основные «старые» отрасли хозяйства приходят в упадок: одни (например, рыбная промышленность) падают медленнее, другие (добыча золота) — быстрее, третьи почти совсем

---

[1] Hilscher, H. H., Alaska Now, Boston, 1948, p. 38.

[2] Sundborg, G., Opportunity in Alaska. N. Y., 1945, p. 51. Более свежие данные в США до сих пор не опубликованы.

[3] H. Hilscher, Alaska Now, p. 92.

[4] Газета «Ketchikan Daily News», March 9, 1948.

[5] «Canadian Journal of Economics and Political Science», February, 1945.

сошли со сцены. Попытки создать новые отрасли хозяйства — добычу нефти, бумажно-целлюлозную промышленность, сельское хозяйство — в течение 15—30 лет остаются бесплодными.

Если не считать военных и лиц, непосредственно связанных с военным строительством, то окажется, что постоянное белое население Американского Севера почти не увеличивается, а коренное население вымирает.

Сущность «проблемы туземного населения» на Американском Севере довольно внятно сформулировал Дж. Сундборг: «Как бы ни было мало население Аляски, оно все же резко расколото на господствующих белых и угнетенных туземцев. Мирное развитие, которое, повидимому, неизбежно последует за войной, создаст на Аляске существенное преобладание белого населения, однако туземцы попрежнему будут составлять значительную долю во всем населении. Любую программу развития Аляски можно начинать проводить в жизнь лишь при условии осознания этой важной предпосылки. Условием всякой демократии является то, что туземцы должны выходить из своего нынешнего чрезвычайно неудовлетворительного положения. И ответственность за это несет белый человек, который отнял у коренного населения его страну. Это необходимо для того, чтобы туземцы могли полностью участвовать в движении Аляски к лучшей жизни для всего ее населения» [1].

Почти все в этом чиновничьем либерализме лживо: и «мирное послевоенное развитие Аляски», и «программы» этого «развития», и причисление американского капитализма к демократиям, и перспективы «лучшей жизни для всего населения Аляски». Правда только в одном — американские империалисты не могут обойтись на своих северных колониальных плацдармах без рабского туземного труда, так же как и во всяких колониях. Империалисты крайне обеспокоены тем, что их колониальную «туземную рабочую скотинку», которой на Севере и без того мало, косит падеж!

Успешное освоение и заселение Крайнего Севера в условиях империализма оказывается невозможным — вот тот основной вывод, к которому приводит знакомство с современным положением Американского Севера даже по американским источникам.

Чтобы помочь читателю разобраться в переводном материале, чтобы уточнить некоторые факты, в ряде мест сделаны частные редакционные примечания. Сборник сопровождается вступительной статьей И. И. Ермашева, посвященной Американскому Северу как арене американской агрессии.

В подборе статей и отрывков из книг для перевода, в составлении и в научном редактировании настоящего сборника принял

---

[1] Sundborg, G., Opportunity in Alaska, pp. 51—52.

участие кандидат географических наук Г. А. Агранат (раздел II. Канадский Север).

При составлении обзорных карт, а также некоторых примечаний использованы следующие материалы:

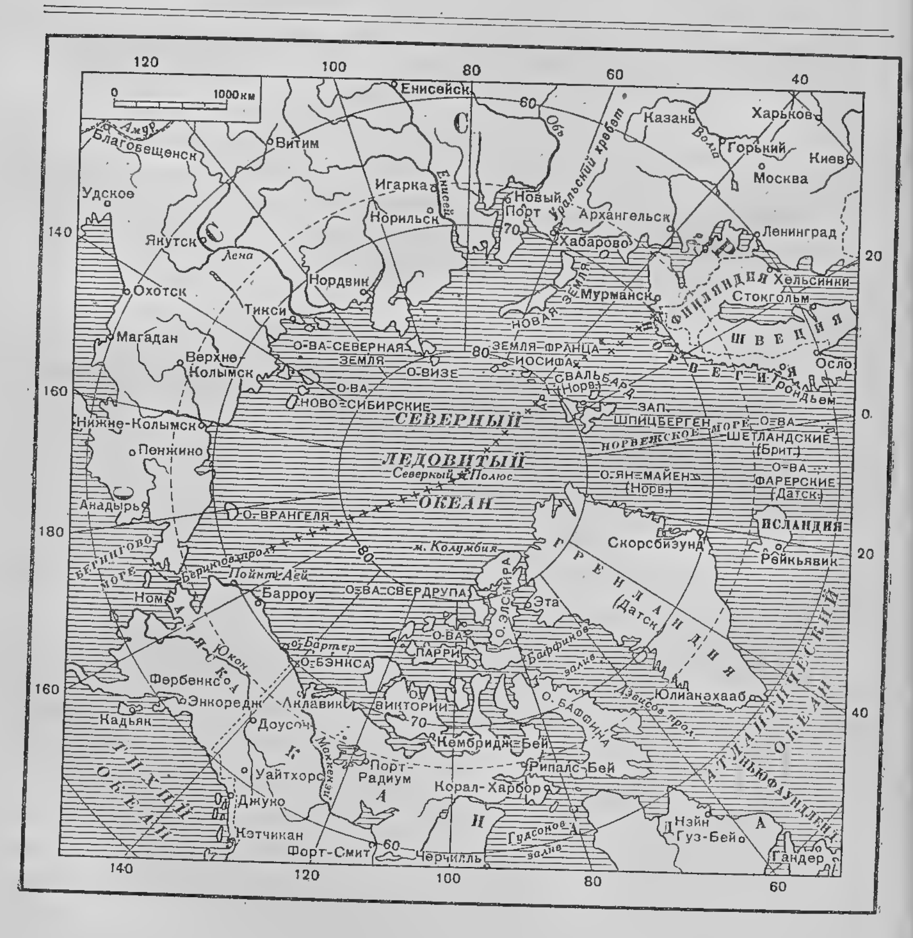
1) Atlas of the Americas. Map of the Americas (sheet 1D — Alaska, Northern Canada, and Greenland, sheet 1E — United States, Southern Canada, and Newfoundland, 1 : 5 000 000). American Geographical Society of New York, 1948.

2) Map of Canada, Alaska, and Greenland, 1 : 8 000 000; National Geographical Society of Washington, 1947.

3) Alaska, map. A, 1 : 5 000 000; U. S. Department of Interior, Geological Survey, 1947.

4) Rand MacNally Standart Map of Alaska, 1 : 4 075 000; 1947.

5) «The Top of the World», map, 1 : 14 000 000; National Geographical Society of Washington. 1949.



СЕВЕР В ПЛАНАХ АМЕРИКАНСКОЙ АГРЕССИИ

Северные области нашей планеты более или менее систематически исследуются человеком на протяжении уже ряда столетий. Тем не менее эти области далеко не могут считаться достаточно изученными. В особенности это относится к американскому сектору Арктики. Предлагаемый читателю сборник «Американский Север» содержит переводы более ценных отрывков и статей из имеющейся на английском языке литературы по географии указанных областей. Издание такого сборника стало насущной потребностью и даже необходимостью, принимая во внимание ту специфическую роль, которую с некоторых пор отводят этим областям американские экспансионисты и их канадские сателлиты.

1. СЕВЕРНЫЙ РАЙОН МЕЖКОНТИНЕНТАЛЬНОЙ АГРЕССИИ

Американский Север принадлежит к числу многих других областей земного шара, куда после окончания второй мировой войны с небывалой силой устремилась агрессия американского империализма, предшествуемого разведчиками, за которыми следуют строители баз. Известно, что США за последние годы захватили в разных местах земного шара, формально им не принадлежащих, ряд стратегически важных пунктов и построили там базы для своих военно-воздушных, военно-морских и сухопутных вооруженных сил. По самым скромным подсчетам, таких баз насчитывается около пятисот. Нельзя не признать справедливость замечания прогрессивного американского публициста Джорджа Мариона: «Если вы сегодня попробуете наудачу ткнуть булавкой в карту, вы попадете прямо в какого-нибудь американского генерала или адмирала» [1]. Число американских баз на Севере, точнее на Аляске, в Канаде, Гренландии, Ньюфаундленде, Исландии, с каждым годом растет [2]. Исключительно большое

---

[1] Джордж Марион, Базы и империя, Госиноиздат, 1948, стр. 45.

[2] Любопытно отметить, что проведенная два года назад экспедиция в Антарктику, в которой участвовали 12 кораблей и 4 тыс. человек, имела целью также и подготовку для операций в Арктике. Стэси Джонс в журнале «Либерти» писал: «Военно-морской флот может проводить учения у Южного полюса, готовясь к войне у Северного полюса... Антарктида... представляет собой как бы увеличенную Гренландию. Температура, высоты над уровнем моря и характер местности тождественны, а поэтому снаряжение и такти-

внимание американские экспансионисты уделяют Северному полярному бассейну и областям, непосредственно примыкающим к нему с юга.

О существе их планов в этих областях известно еще далеко не все, ибо то, что касается деталей их осуществления, строжайшим образом засекречено. Всё же агрессивные цели, преследуемые этими планами, очевидны, их реакционный, захватнический характер не подлежит никакому сомнению. Еще три года тому назад товарищ А. А. Жданов в докладе на совещании представителей некоторых компартий в Польше указывал на то, что «идут лихорадочные приготовления для использования Арктики в целях военной агрессии» [1].

Вопрос об американских агрессивных приготовлениях в Арктике приобрел такую остроту, что стал предметом обсуждения на четвертой сессии Генеральной Ассамблеи ООН. Глава советской делегации А. Я. Вышинский в своем выступлении на заседании Политического комитета 16 ноября 1949 г. привел ряд фактов, бросающих яркий свет на американские планы в Арктике. Тов. Вышинский указал на то, что Соединенные Штаты заняты созданием передовых авиационных баз в глубине Арктики, где самолеты «могли бы пополнять горючее во время операций через Северный полюс». Министр иностранных дел СССР в самой категорической форме поставил вопрос:

«Будьте любезны сказать, против кого будут направляться эти операции через Северный полюс?

Может быть, против Швеции, Норвегии, Дании, Исландии?

Через Северный полюс, — против кого же могут эти операции осуществляться? Операции, для которых нужна такая гигантская подготовка: и базы, и сотни самолетов, и атомная бомба, которая, как известно, является последней надеждой американских милитаристов.» [2].

Ответа на этот категорический вопрос, конечно, не последовало.

Северные области американского материка, приспособляемые к потребностям агрессии, не имеют ясно установленной южной границы. «Американский Север» — понятие более обширное, и в создавшихся условиях более важное, чем понятие «Американский сектор Арктики».

Американских агрессоров не удовлетворяют в качестве границы ни линия Северного полярного круга, ни июльская

ка, пригодные для использования в Антарктиде, оправдают себя и в Гренландии».

[1] А. Жданов, О международном положении. Доклад, сделанный на Информационном совещании представителей некоторых компартий в Польше в конце сентября 1947 г., Московский Рабочий, 1947, стр. 21.

[2] «Правда», № 324, 20 ноября 1949 г.

изотерма + 10°, ни 60-я параллель. Блэр Боллс, видный сотрудник «Ассоциации внешней политики», пишет:

«Область Арктики, имеющая стратегическое значение, простирается гораздо южнее границы областей, в которых средняя температура июля не достигает 50° Ф (+ 10° Ц). Народ, желающий господствовать в Арктике или хотя бы в какой-нибудь ее части, должен господствовать также в части Субарктики. Бóльшая часть Аляски, включая Алеутские острова, представляет собой Субарктику, точно так же как и Канада на юг от р. Маккензи до Форт-Смита, находящегося на расстоянии 1300 миль от устья этой реки, как лесные пространства Лабрадора... Кроме того, успех арктической стратегии зависит от контроля над подходами к этой области. Таким образом, отдельные области, расположенные по Атлантическому Великому кольцу к югу от Субарктики, имеют большое значение для арктической политики — в особенности Исландия, Ньюфаундленд, где США имеют право содержать авиационные и морские базы до 2039 г., Фарерские острова (принадлежащие Дании), Северная Норвегия...» [1].

При определении границ территорий, которые идеологи экспансии и агрессии в северном направлении называют «областью, имеющей стратегическое значение», военные круги США учитывают такие обстоятельства, как условия воздушной навигации, базирования военно-воздушных и военно-морских сил, расквартирования и действий войск, снабжения необходимыми припасами, а главное — ведения военных операций всеми родами оружия, в особенности же в воздухе.

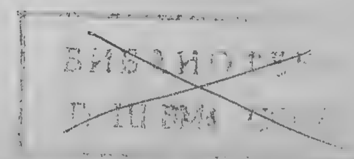
Таким образом, с точки зрения глашатаев так называемой «арктической стратегии» и агрессии «Американский Север» представляет собой обширный район, южная граница которого оказывается вне пределов 50° с. ш., во всяком случае между 50° и 45° с. ш., причем внутри этой границы мы находим почти всю Канаду, всю Аляску с Алеутскими островами, всю Гренландию, Лабрадор и Ньюфаундленд, а также Исландию, Фарерские острова и Северную Норвегию, как известно, находящиеся в пределах Европы.

Таков именно смысл понятий «Субарктика» и «подходы к Субарктике», которыми оперирует Блэр Боллс, вполне сочувствующий экспансионистским планам американских «арктических стратегов».

Важность уточнения того, что именно имеют в виду американские экспансионисты, говоря о «господстве в Северном полушарии» или в областях, «расположенных по Атлантическому Великому кольцу к югу от Субарктики», очевидна: не следует упускать из виду, что экспансия на Севере представляет собой лишь

[1] Balles B., Arctic Diplomacy, «Foreign Policy Reports», vol. 14, № 6, June 1, 1948, pp. 58—67.





одно из звеньев в цепи мировой экспансии американского империализма, — притом одно из важнейших звеньев. Именно на использовании некоторых особенностей Северного полушария строится и зиждется гипотеза «воздушной стратегии современности», то есть применения наиболее реакционной военной доктрины и отвечающих ей самых зверских видов насилия для достижения поставленной цели — господства над миром. Уже по этой причине нетрудно понять, почему идеологи американской экспансии включают в интересующую их область Северного полушария части Европы, никогда не принадлежавшие и не принадлежащие в настоящее время Соединенным Штатам Америки. Откровенный и разнузданный захватнический характер «географии» американских экспансионистов выступает здесь с наибольшей ясностью. Известно, что они давно уже променяли географическую науку, не желающую укладываться в прокрустово ложе их «теорий», на фашистскую пресловутую «геополитику», служившую гитлеровцам и служащую их американским ученикам псевдонаучным прикрытием планов завоевания мировой гегемонии в одном случае для немецких, в другом — для американских финансовых магнатов [1].

Впрочем и то, что обычно именуется Американским Севером, а именно Аляска, области Канады, лежащие к северу от 60° с. ш., и суровый Лабрадор, представляет собой в достаточной степени лакомый кусок, который давно уже привлекает к себе жадные взоры американских империалистов.

Прежде всего надо принять во внимание размеры территории этих областей (в тыс. кв. *км*):

Аляска с Алеутскими островами	1519
Северо-западные территории Канады . . .	3380
Территория Юкон Канады	536
Лабрадор (ньюфаундлендская часть)	311
Лабрадор (квебекская часть)	609
Итого . .	6355 тыс. кв. *км*

Области эти к тому же весьма богаты различного рода ископаемыми. Помимо найденных там залежей цветных металлов, железной руды, источников нефти, особое значение имеют урановые разработки на восточном берегу Большого Медвежьего

[1] В докладе временной комиссии конгресса США по вопросам политики в области авиации, представленном председателю сената в марте 1948 г. и опубликованном летом того же года, ставится вопрос о необходимости для достижения целей империализма США получить «возможность немедленного и опустошительного нападения без каких-либо географических ограничений».

озера в Порт-Радиуме в Канаде, а также обнаруженные по некоторым недавним сообщениям залежи урана на берегах озер Атабаска, Хотта и Хардисти в Канаде и залежи урана в Гренландии. Воды морей, омывающих берега этих областей, богаты рыбой, морским зверем; леса и тундры — пушным зверем. Эти области крайне мало населены. Общая численность жителей Аляски с Алеутскими островами, Юкона и Северо-западных территорий Канады, Лабрадора и Гренландии не достигает и 150 тыс. человек! Огромные Северо-западные территории Канады, превышающие 3 млн. кв. *км*, имеют население всего 16 тыс. человек, а территория Юкон (площадь 536 тыс. кв. *км*) — всего 8 тыс.[1] Восточный Лабрадор, занимающий более 300 тыс. кв. *км*, почти не имеет населения — на его громадных пространствах почти нет прочных поселений, а числящиеся здесь 5 тыс. жителей (включаемых в население Ньюфаундленда), размещаются вдоль Восточного побережья. Наконец, Аляска насчитывала к началу 1949 г. менее 95 тыс. жителей. Нужно еще принять во внимание, что значительная часть населения Севера Канады и Аляски — коренные жители: эскимосы и индейцы.

К приведенным цифрам нужно прибавить еще данные о датской колонии Гренландии, относящейся к Американскому Северу. Гренландия занимает площадь в 1911 тыс. кв. *км*; жителей в Гренландии имеется всего 20 тыс.

Суммируя приведенные выше данные, получаем общий итог: 8266 тыс. кв. *км* территории (территория самих США — 7839 тыс. кв. *км!*) с населением всего около 148,5 тыс. человек. Таковы размеры областей Американского Севера, над которыми прямо или в замаскированном виде стремится установить свой контроль американский империализм.

Но и эти цифры размеров территории, при всей их внушительности, отнюдь не характеризуют в полной мере вожделений монополистического капитала США на Севере и даже только в Северной Америке. Хорошо известно, что наступление на Канаду с юга ведется при помощи самых разнообразных средств и в первую очередь путем широкого проникновения туда американского капитала, захватывающего одну экономическую командную позицию за другой. Соединенные Штаты Америки имеют в виду овладеть всей Канадой, со всеми ее ресурсами, а не только ее Северо-западными территориями, Юконом или какими-либо другими провинциями. Но даже если бы речь шла только об участии Канады в планах агрессии, разрабатываемых в Вашингтоне, и в реализации этих планов на основе так называемой

[1] По оценке на 1949 г. на северных территориях Канады, включая Северный Квебек, проживает около 28,5 тыс. человек, в том числе 8,5 тыс. эскимосов и 6 тыс. индейцев.

«полярной стратегии», Соединенным Штатам все равно «понадобилась» бы вся канадская территория, через которую пролегают пути на Аляску и в Гренландию, не говоря уже о путях к крайним северным землям самой Канады, к принадлежащим ей Арктическим островам.

Дело в том, что США фактически не имеют сколько-нибудь серьезных владений в Арктике и по-настоящему не могут считаться арктической державой.

Что же, в таком случае, дает экспансионистам Соединенных Штатов право и основание претендовать на особую роль в Арктике? Единственно то, что с 1867 г. им принадлежит купленная у царского правительства Аляска, берега и прибрежные воды которой издавна грабили, особенно с 1835 г., бостонские китобои-янки, вкупе с англичанами, японцами и скандинавами. Но непосредственно к Арктическому бассейну прилегает, собственно, лишь пятая часть Аляски — скудная тундровая страна, почти безлюдная (около 7 тыс. эскимосов и 3 с небольшим тыс. американцев), не каждый год доступная со стороны Тихого океана (Берингова моря). Разве эта территория площадью в 320 тыс. кв. *км* превращает Соединенные Штаты в арктическую державу? Разумеется, нет.

Когда 80 с лишним лет назад начались переговоры между царским правительством и правительством США о продаже Российской Америки (Аляски), тогдашний государственный секретарь Уильям Генри Сьюард встретил жестокое сопротивление в конгрессе, несмотря на баснословно дешевую цену — по 5 центов за гектар! Видимо, конгрессмены рассчитывали, что дальнейший наглый грабеж природных богатств Российской Америки американскими пиратами-зверобоями вынудит царскую Россию отдать им Аляску совсем даром. Во время обсуждения вопроса в сенате Сьюарду было брошено обвинение в «безответственной расточительности». Еще долго после 1867 г. в американской печати продолжали публиковать статьи с издевками над правительством и в частности над государственным секретарем Сьюардом и председателем сенатской комиссии по иностранным делам Чарлзом Самнером, выступавшим в качестве энтузиаста «аляскинской сделки». Вновь приобретенную территорию долгое время презрительно называли «кухонным ледником», «Американской Сибирью», «Моржовией» или «капризом Сьюарда» [1]. Однако факт остается фактом — конгресс США в 1868 г. отпустил средства на приобретение Аляски. Но защитники этой сделки отнюдь не ссылались на значение Аляски для «обороны подступов к США в Арктике». Они, например, уже тогда с

---

[1] John J. Teal, Alaska, Fulcrum of Power. «Foreign Affairs», Oct., 1948.

жаром говорили о господствующем стратегическом положении Аляски и Алеут на Тихом океане т. е. об ее значении для экспансии.

Американский историк Клинард сообщает следующий факт: «Еще в 1868 г., когда конгресс обсуждал отпуск средств на уплату за Аляску, член палаты представителей от штата Массачусетс Натаниел П. Бенкс уверенно заявил, что Тихий океан «станет в будущем ареной триумфов цивилизации». Ссылаясь на то, что полуостров Аляска и Алеутские острова являются «ключом к этому океану», он настаивал на том, что «мы должны иметь в своих руках контроль над Тихим океаном и обеспечить возможность сделать этот огромный будущий театр операций таким, каким он должен быть по нашему мнению» («Congressional Globe», 40th Cong., 2d sess., June 30, 1868, Appendix, p. 388)» [1].

Вплоть до начала «золотой лихорадки» 1896 г. Аляска, несмотря на развитие там с 1878 г. рыбоконсервной промышленности, была в хозяйственном застое. Но и «золотая лихорадка» только временно возбудила интерес к этой отдаленной местности: еще быстрее, чем шло хищническое опустошение животных ресурсов морей, тундр и тайги, лесных богатств, золотых россыпей и других богатств недр, иссякал хозяйственный и научный интерес к Аляске и вообще к северным областям Америки со стороны бизнесменов. Более чем характерно с этой точки зрения то, что известный американский полярный исследователь Де-Лонг смог организовать свою экспедицию к Северному полюсу на корабле «Жаннетта» в 1879 г. только на частные средства издателя газеты «Нью-Йорк Геральд» Джемса Гордона Беннета [2]. Не менее известный американский полярный исследователь — Пири, многократно путешествовавший по Северной Канаде и Гренландии, был вынужден прибегать к поддержке частных лиц. Последнее свое большое путешествие по Гренландии в девяностых годах прошлого столетия Пири совершил на средства, собранные им самим от чтения лекций в различных городах США о своих предыдущих путешествиях [3].

Верно, и это вполне понятно, что долгое время капиталисты США проявляли интерес к американскому сектору Арктики и Субарктики только в той мере, в какой он обеспечивал им скорые и крупные прибыли при ничтожных затратах. Но лишь в расчете на невежество американского читателя может упомянутый Блэр Боллс писать такие вещи: «До 1941 г. Крайний

---

[1] Clinard, O. J., Japan's Influence on American Naval Power, 1897—1917, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1947, p. 4.

[2] Н. Н. Зубов, В центре Арктики. Изд. Главсевморпути, 1948, стр. 54.

[3] Бенджамен Эндрюз, История Соединенных Штатов, СПБ, 1905, стр. 293.

Север интересовал нас почти исключительно как область для приключений и для проведения бессистемных научных иследований». В другом месте своей статьи этот же автор пишет: «До самых последних лет,— если не считать деятельности некоторых любителей приключений и ученых, — арктические области находились в полном пренебрежении».

Здесь необходимо решительно указать, что Блэр Боллс, мягко выражаясь, допускает существенные неточности. Далеко не одна страсть к приключениям и не только научный дилетантизм издавна влекли на Крайний Север американскую буржуазию. Уже более ста лет назад в Арктику, а именно в Чукотское море через Берингов пролив, проникли китобои, среди которых решительно преобладали американские, точнее — бостонские [1]. Их промысел отнюдь не был следствием простой любви к приключениям,— это было доходнейшее дело, потому что китовый жир, наряду с газом, служил в Европе и Америке одним из главных видов горючего для уличного, театрального и т. п. освещения, пока не был вытеснен керосином. За 1835—1869 гг. на Тихом океане, в Беринговом и Чукотском морях, было добыто 6,7 млн. бочек ворвани, на 60% — бостонцами. Летом 1850 г. в Чукотском море промышляли 250 китобойных судов. Бостонские китобои отнюдь не были только промышленниками-зверобоями. Обычно их операции начинались рейсом с грузом дрянных товаров из Новой Англии в Африку за неграми-рабами, которых они продавали в южных штатах; затем они шли на Ямайку за ромом, с грузом которого отправлялись вокруг мыса Горн в Тихий океан, в Берингово и Чукотское моря, где выменивали ром на жир, амбру, спермацет, клык, ус, шкуры и пушнину морского зверя, добытые пришлыми и туземными зверобоями. Торгуя и промышляя, янки-зверобои нагло нарушали русские границы, высаживались на островах, открывали салотопки, истребляя на топливо многолетние запасы леса-плавника, с большими трудами собранные эскимосами, алеутами и чукчами, живущими в безлесных тундрах, грабили их всяческими другими способами, насиловали их жен и дочерей, разрушали постройки Российско-Американской компании, хищнически истребляли жизненно необходимых коренному населению морских зверей, а также ценнейших пушных морских зверей — выдру и котика. Когда же керосин вытеснил ворвань, истребление кита на ус, кашалота на амбру и спермацет еще более усилилось — добыча стала менее объемиста, а туши бросали в море. Эти «любители приключений» были вооружены не только промысловыми ножами и тесаками и не только $4^1/_2$-линейными винтовками и пистолетами, но подчас даже малокалиберными пушечками. Встреч с русскими военными шлюпами они боялись

[1] Основными портами китобоев были Бостон, Нью-Бедфорд и Нантукет в штате Массачусетс.

как огня (это грозило сибирской каторгой), но между собой вступали в настоящие бои, а коренное население совершенно терроризировали [1].

Разумеется, верно, как это признает Блэр Боллс, что «научные исследования» американцев в Арктике были совершенно «бессистемны». Можно добавить, что они были ничтожны, особенно по сравнению с систематическим разбоем бостонцев, поставленным на широкую ногу. И эта «отрасль индустрии» Новой Англии, несомненно, стояла за спиной Сьюарда и Самнера, когда они приобретали Аляску. Не случайно за покупку Аляски выступал представитель штата Массачусетс, откуда выходили на промысел пираты-китобои. Таковы «исторические права» американцев на Арктику, память о которых они теперь явно стремятся похоронить. Представители тихоокеанских штатов Калифорния и Орегон выступали за то, чтобы «взять в тиски» и аннексировать Британскую Колумбию, расположенную между Орегоном и Аляской, покупку которой они также поэтому одобряли.

Нельзя здесь не отметить и американской экспансионистской авантюры — попытки проложить телеграфную линию из США через Британскую Колумбию, Российскую Америку и Восточную Сибирь для соединения с уже действовавшей русской линией Москва — Николаевск-на-Амуре, то есть со всей Европой [2]. Это предприятие компании «Уэстерн юнион телеграф» проводилось перед самой покупкой Аляски (1865—1866 гг.) и осуществлялось офицерами и солдатами корпуса связи армии США «на полувоенной основе», как пишет Мэкэй. В дело было вложено около 3 млн. долл. — более 40% цены, немного позже уплаченной за Аляску. Это была первая попытка крупного американского капитала и военщины глубоко внедриться в богатые русские земли в Америке и в Сибири. И начальник строительства Аляскинской военной автодороги генерал О'Коннор, по его признанию, в 1942 г. «черпал вдохновение» в исторических параллелях с 1865—1866 гг. Прокладка первого трансатлантического телеграфного кабеля в 1866 г., после многих неудачных попыток, вызвала крах незавершенного предприятия американо-транссибирской телеграфной линии, но глубокая разведка, в результате которой были найдены месторождения золота, была проведена. И эта разведка повлияла на решение Сьюарда, Самнера и конгресса США приобрести Аляску, которую в дальнейшем американцы не раз пытались использовать как трамплин для экспансии на русском Дальнем Востоке.

---

[1] О деятельности китобоев в водах, омывающих Аляску и Северо-запад Канады, дается интересный материал в книге Andrews, C., Story of Alaska, Caldwell, Idaho, 1947; pp. 112—114, 141—145.

[2] Macay, C., The Overland Telegraph, «Canadian Geographical Journal», vol. XXXII, No 4, Apr., 1946.

Далее Блэр Боллс уверяет, что «вплоть до 1939 г. ни морское министерство, ни конгресс не проявляли серьезного интереса к укреплению этой территории» [1].

И это утверждение Блэра Боллса фальсифицирует историю. «Интерес к укреплению территории» Аляски после 1867 г. и до 1939 г. министерство военно-морского флота, военное министерство и конгресс США проявляли неоднократно, и, как правило, он был неизмеримо сильнее, чем возникавшие изредка несерьезные претензии англичан по части границ Аляски, отрезавшей от моря золотые прииски Стахина и Юкона. Наоборот, Аляска всегда укреплялась «с избытком» — в расчете использовать ее для дальнейшей экспансии во владения России, во владения Канады, для империалистической войны с Японией.

С октября 1867 г. США держали армейский гарнизон в Ситхе. Гарнизон этот спивался и безобразничал вместе со всяческим сбродом, нахлынувшим на Аляску после отвода русских сил [2]. Через десять лет конгресс не нашел лучшей меры для пресечения разложения совершенно «безработного» гарнизона Аляски, как полное его упразднение. Тогда против колониальных хищников Ситхи стали подниматься доведенные до отчаяния грабежами и насилиями индейцы-тлинкиты и оставшиеся русские люди. «Граждане» Ситхи запросили помощи британского флота, который прислал крейсер. США угрожающе потребовали его отзыва, прислали свой крейсер и установили на Аляске режим военно-морской оккупации вместо армейской. Излюбленным приемом оккупантов были учебные артиллерийские стрельбы боевыми снарядами по прибрежным туземным деревушкам, служившим в качестве мишеней [3].

Когда в 1896 — 1900 гг. вспыхнула «золотая горячка» на Юконе, а затем и в Номе, когда туда нахлынуло много ветеранов американо-испанской войны, президент США Мак-Кинли послал на Аляску многочисленные гарнизонные части, вся территория Аляски к северу от 61-й параллели была объявлена особым военным округом. Канадцы сочли угрозу со стороны США для своей богатой золотом территории Юкон столь серьезной, что вдобавок к сильным отрядам жандармерии — «северо-западной конной

---

[1] Balles, B., Arctic Diplomacy.

[2] Дж. Сундборг пишет об этом так: «Наши первые достижения на Аляске не относятся к тем, которыми американцы могут сильно гордиться. Через неделю после церемоний по передаче территории в Ситхе там было отстроено несколько новых лавок, заработали два кабака, два кегельбана и ресторан. Всякого сорта и положения люди начали стекаться в новое владение, которое впало в беспорядочное и постыдное состояние, длившееся много лет» (Sundborg, G., Opportunity in Alaska, p. 54).

[3] Andrews, C., The Story of Alaska, pp. 136, 137, 158. Herron, E. A., Alaska, Land of Tomorrow, p. 31. Hilscher, H., Alaska Now, pp. 10—11.

полиции» — направили туда особую воинскую часть — «юконские полевые войска» [1].

Интересы американских правящих кругов в Северной части Тихого океана отнюдь не ограничивались Западным полушарием Издавна они пытались захватить ключевые позиции в Сибири.

В наше время американские экспансионисты используют как щупальцы свои многочисленные межконтинентальные авиационные линии, в которых нет никакой мирно-хозяйственной необходимости — они служат лишь для порабощения тех стран, которые пересекают, соединяя сеть военных баз США. Подобная стратегия не нова. В конце прошлого века и в начале нынешнего для такого же рода попыток американские монополисты использовали железнодорожную экспансию. Наибольшую активность в этом направлении проявлял финансовый и железнодорожный магнат Э. Г. Гарриман, отец хорошо известного ныне поджигателя войны Аверелла Гарримана. По крайней мере с 1888 г., в связи с проектами Великого Сибирского ж.-д. пути, начали появляться американские прожекты соединения Америки и Азии железнодорожным путем через Канаду, Аляску и Чукотку. Царь Александр III в 1892 г. высказал уверенность в возможности продления Великого Сибирского пути до Берингова пролива, если американцы подведут к нему дорогу с противоположной стороны. В 1898—1899 гг. Э. Г. Гарриман, прикрываясь флагом науки, организовал разведывательную экспедицию на Аляску и пытался при этом обследовать берега Чукотки. В 1900 г. Э. Г. Гарриман выступил с рекламным прожектом... «кругосветной железной дороги» с туннелем или мостом через Берингов пролив, а затем и с туннелем под Атлантикой. Конкурируя в 1895 г. с русским капиталом в попытках получить концессии на железные дороги в Маньчжурии, пытаясь затем купить эти построенные русскими дороги и даже Великий Сибирский путь, финансируя японцев в войне 1904—1905 гг., Э. Г. Гарриман в то же время нанял французского авантюриста, инженера Лоик-де-Лобеля, чтобы тот интригами при царском дворе добился концессии на «Транс-Аляска-Сибирскую железную дорогу». Не имея никаких серьезных намерений построить эту дорогу, Гарриман-старший добивался лишь широчайшей полосы отчуждения, проходящей через Чукотку, Колыму, Якутию и Забайкалье, передававшей в случае успеха в его полное распоряжение 120 тыс. кв. верст богатейших русских земель с их недрами. Только весной 1907 г. царский кабинет министров отказал Гарриману в этой концессии [2].

---

[1] Tompkins, S. R., Alaska — Promyshlennik and Sourdough, University of Oklahoma Press, Norman, 1945, p. 226.

[2] Славин С. В., Американская экспансия на северо-востоке царской России в начале XX в. (статья); Авантюра Лойк де Лобеля и царский двор (публикация архивных документов); «Летопись Севера», I, изд. ГУСМП, 1949. См. также Дж. Марион, Базы и империя, стр. 113, 114 и 118.

Э. Г. Гарриман и президент-империалист Теодор Рузвельт оказывали друг другу всевозможную поддержку в политике шантажа и разжигания войны на Тихом океане, в которой Аляска играла весьма заметную роль. Рузвельт продолжал посылать на Аляску войска, а также своих доверенных людей на судебно-административные должности, ввязался в конфликт с Канадой и Великобританией из-за границ Аляски, давший ему возможность вдосталь намахаться своей пресловутой «большой палкой» [1]. В связи с Портсмутским мирным договором между Японией и Россией, в переговорах о котором шантажист Т. Рузвельт выступал «арбитром», был обмен вербальными нотами между Японией и Россией с формальным отказом России от постройки железной дороги на Чукотку, что ставило осуществление этого предприятия в зависимость от США. В конце 1904 г. Рузвельт рекомендовал конгрессу отпустить средства на постройку железной дороги и колесного тракта с южного побережья Аляски до среднего течения р. Юкон, проходящих через богатые угольные месторождения. В период 1905—1909 гг. Рузвельт снял с торгов на сдачу в аренду частным лицам угольные месторождения Аляски, резервируя их для растущего тихоокеанского военно-морского флота США, топливо для которого завозили с Атлантического побережья [2].

В 1906 г. все крупные горные, рыбопромышленные, транспортные и торговые предприятия Аляски окончательно перешли под контроль нью-йоркского монопольного «Аляскинского синдиката» Моргана и Гуггенхеймов, которым никак не мешала антитрестовская демагогия Рузвельта. В числе этих предприятий было и «Северо-восточное Сибирское акц. об-во», которое зарегистрировано было как русское, но фактически контролировалось американцами. С 1903 по 1910 г. этому торгово-промышленному обществу фактически монопольно принадлежали все богатства крайнего северо-востока России. Таким образом, американский капитал продолжал свою экспансию в область русских владений, используя Аляску в качестве базы [3].

По мере нарастания американо-японских противоречий в период, предшествовавший первой мировой войне, президент (теперь уже Вильсон), конгресс и военные ведомства США усиливали внимание к Аляске. В 1912 г. там была проведена убогая реформа управления, но самым главным мероприятием был отпуск средств на постройку Аляскинской железной дороги нормальной

---

[1] Tompkins, S. R., Alaska — Promyshlennik and Sourdough, p. 272—282.

[2] Clinard, J., Japan's Influence on American Naval Power, 1897—1917, p. 110.

[3] Славин, С. В., Американская экспансия на северо-востоке царской России в начале XX века; «Летопись Севера», I, изд. ГУСМП, 1949.

колей (до этого на Аляске в разное время понастроили более 750 *км* горнопромышленных узкоколеек, которые забрасывались по мере исчерпания запасов месторождений). В связи с переходом военно-морского флота США на жидкое топливо, половина угольных месторождений Аляски была в 1914 г. снова поставлена на торги; с 1911 г. Гуггенхеймы стали сильно развивать добычу богатейших медных руд на аляскинских реках Медной и Читине (в 1916 г. из аляскинских руд было выплавлено в США 54 тыс. *т* меди, бывшей дефицитным стратегическим сырьем). Постройка Аляскинской железной дороги была вызвана откровенно стратегическими соображениями. В связи с острым кризисом в американо-японских отношениях в 1913—1914 гг. президент Вильсон в послании конгрессу оценивал необходимость постройки Аляскинской железной дороги как «весьма настоятельную, весьма повелительную».

Как пишет американский историк Клинард [1]:

«Главными доводами в пользу законопроекта, уполномочивающего президента намечать трассы, сооружать и эксплоатировать железные дороги на Аляске, были доводы стратегические. Джемс Уикершем, аляскинский делегат в палате представителей, указывал, что расстояние от Сиетла до Йокогамы по дуге большого круга, пересекающей Алеутские острова, на 1500 миль короче, чем через Гонолулу. По этой причине, а также ввиду наличия на Аляске запасов угля он делал тот вывод, что «существует непосредственная необходимость создать на Аляске военно-морскую базу, и железная дорога, предусмотренная этим законопроектом, есть первый из объектов этого огромного сооружения для обороны нашей тихоокеанской границы». Называя политику правительства, допускавшего перевозки угля с атлантического побережья для снабжения тихоокеанского военно-морского флота, «тупой и непростительной», представитель от штата Вашингтон Уильям Э. Хемфри так излагал стратегическое значение Аляски: «Аляска есть то место, где ныне мы, более чем где-либо, нуждаемся в военно-морской базе. Главная трудность заключается в получении из карты представления о действительном положении стран на Тихом океане и о действительных расстояниях между ними. Линейный флот на Аляске будет занимать гораздо лучшую позицию для удара по противнику, находящемуся на Дальнем Востоке, чем такой же флот на Гаваях. Он будет занимать также гораздо лучшую позицию для обороны побережья США. Он будет на лучшей позиции для перехвата флота, идущего с Дальнего Востока. Только исходя из нужд военно-морского флота, сооружение железной дороги на Аляске полностью оправдано».

---

[1] Clinard, O. J., Japan's Influence on American Naval Power, 1897—1917; University of California Press; Berkeley and Los Angeles, 1947, p. 111.

Аляскинскую железную дорогу начала строить в 1915 г военная организация, которая до того строила железные дороги в зоне Панамского канала. Хотя и с рядом недоделок, с рядом сооружений временного характера, Аляскинская железная дорога была закончена летом 1923 г., причем последний костыль был с помпой забит самим президентом Гардингом. В том же 1923 г. месторождения нефти в Арктической Аляске были объявлены резервацией военно-морского флота.

Компромиссный Вашингтонский договор 1922 г. об ограничении военно-морских вооружений девяти империалистических держав повел к переключению части освобождающихся таким образом средств на вооружения воздушные. И здесь Аляске было уделено большое внимание. Маршрут кругосветного перелета авиаотряда армии США пролегал через Аляску; в период 1922—1924 гг. на Аляске появилась транспортная авиация, пользовавшаяся всяческой поддержкой военных ведомств и министерства внутренних дел США. К тому времени, когда Япония в начале 30-х годов перешла в наступление на Китай, ущемляя империалистические интересы США, наиболее важные аляскинские авиатранспортные компании оказались под контролем крупной компании «Пан-Американ эруэйс», созданной при прямой поддержке военно-морского флота США. Дальнейшие агрессивные шаги Японии, все более затрагивающие интересы монополий США в Китае, вызывали соответствующее усиление воздушных вооружений США на Аляске, проводимых под прикрытием развития транспортной авиации. Рассчитывая на вовлечение СССР в войну с Японией и Германией, американские империалисты рассчитывали на Аляску, как на плацдарм для военной интервенции в СССР, который, как они полагали, окажется ослабленным в войне на два фронта.

Из всех этих исторических фактов можно сделать тот вывод, что Аляска и Канадский Север издавна и постоянно представляли интерес для наиболее хищнических, авантюристических и агрессивных кругов американского капитала, что на развитии этих северных земель отражались преимущественно экспансионистские устремления капитала США, особенно усилившиеся со времени перехода его в стадию империализма на рубеже XIX и XX вв. и достигающие ныне своей наивысшей точки. Экономически же Аляска всегда играла самую незначительную роль в общем балансе США: всестороннее развитие страны, учитывая ее географические условия и положение, требовало вложения крупных капиталов, не обещая при этом получения скорых и высоких прибылей, а поэтому сравнительно слабо привлекало внимание «деловых кругов».

То же самое следует сказать и о канадских субарктических и арктических районах. Капиталистический предприниматель очень

осторожно шел на Север; он устремлялся в более многообещающие места не только в США, но и в Южной Америке, в Китае и т. д. Как ни старается Дж. Сундборг, автор книги «Возможности Аляски», отрывок из которой публикуется в этом сборнике, ему не удается создать впечатление о сколько-нибудь значительных успехах США в развитии мирного хозяйства Аляски. То же самое следует сказать о бесплодности усилий Ричарда Финни, автора книги «Канада движется на Север». Зато вполне закономерно, что большинство английских, американских и канадских авторов, занимающихся американским сектором Арктики, неизбежно сбиваются на прославление его как важнейшего «перекрестка мировых воздушных путей».

Совершенно очевидно, что не существует никаких разумных оснований, которыми можно было бы оправдать, вернее замаскировать, современную американскую экспансию в Северном полушарии. Не научные и даже не экономические цели влекут на Север самых различных представителей так называемого «делового мира» США, а тем более представителей военщины. Цели эти выражаются одним словом — агрессия!

Американский Север в том специфическом толковании, которое этому понятию дается в империалистических кругах США, — это один из тех районов земного шара, где подготовляются предпосылки для агрессии, в данном случае — для межконтинентальной агрессии американского империализма.

2. «ПОЛЯРНАЯ ЛИХОРАДКА» — ОБОСНОВАНИЕ АГРЕССИИ

Еще в разгар второй мировой войны в Соединенных Штатах Америки началась тщательно подготовленная кампания, имевшая целью создать панику и облегчить осуществление планов американской военщины, связанных с агрессией в северном направлении. Началась «полярная лихорадка», которая продолжается до сих пор, принимая из года в год все более широкие размеры и разнузданный характер. Организаторами кампании, носителями бацилл этой лихорадки являются руководители военно-воздушных сил США, выполняющие волю крупнейших монополий, контролирующих производство (весьма прибыльное!) самолетов, авиамоторов, авиационных топлив и масел, оборудования для аэродромов и целых авиабаз, а также поставку сложнейших аэронавигационных приборов, авиационного стрелково-пушечного и бомбардировочного вооружения, включая и такие дорогостоящие его виды, как атомные бомбы и «обычные» современные бомбы сверхтяжелого калибра (10—12 *т* и больше). В годы второй мировой войны авиапромышленность США дала около четверти всей военной продукции, расширившись многократно — на $^9/_{10}$ за счет государственных ассигнова-

ний. После войны более $^{9}/_{10}$ ее мощности оказались избыточными.

«Крупнейшие монополии» — это дом Морганов, группа Рокфеллера, империя Мелона, магнаты из дома Дюпон де Немур, короли металла, нефти, взрывчатых веществ. Они контролируют и энергетику США. Их ставка на воздушное оружие, на американско-фашистский вариант «молниеносной войны» отличается от немецко-фашистского варианта еще большим авантюризмом. В поисках выхода из развивающегося экономического кризиса они хотели бы развязать новую длительную войну, современную войну на измор, но боятся внутриполитических последствий — народных восстаний против виновников нового мирового кровопролития; боятся еще более мощного и широкого размаха тех революционных преобразований, которые были следствием победы СССР над фашизмом во второй мировой войне. Задуманная с целью уничтожения СССР, эта война завершилась, как известно, полной победой Советского Союза, облегчившей создание ряда народно-демократических республик в Европе и Азии. Пресловутая реакционная «военно-воздушная доктрина» — предмет пропаганды и популяризации со стороны финансового капитала США и его вульгарных военно-литературных холопов во многих странах Запада — призвана ныне решить двуединую задачу: проведение новой, «короткой» войны, которая исключила бы опасность внутренних осложнений, но вместе с тем обеспечила бы еще больший приток военных сверхприбылей, чем минувшая шестилетняя война. Ставка на воздушное оружие, таким образом, предопределена интересами узкой, корыстной и алчной группы монополистов, имеющей решающий голос в Белом доме и в Капитолии; это ставка на наиболее дорогостоящие виды оружия. То, что могло бы быть потеряно с точки зрения прибылей при вынужденном отказе от *длительных* массовых военных поставок, должно быть выиграно и даже перекрыто путем максимальной концентрации стоимости в каждой единице оружия. Это, конечно, порочная калькуляция. Но как она типична для обанкротившихся в историческом плане претендентов на мировое господство! [1]

---

[1] По такому же, в принципе, вопросу, а именно по вопросу о полемике, которая велась в Англии в 1921—1922 гг. — строить ли линейные корабли с максимальным числом орудий максимально крупного калибра или только большие (10 тысяч *т*) и малые (5 тыс. *т*) крейсеры, эсминцы (1,5 тыс. *т*) и подводные лодки, — высказался в свое время великий представитель русской военно-морской науки академик А. Н. Крылов. Он дал английскому корабельному инженеру Ханафорзу для передачи сэру Юсташу Дейнкоурту, состоящему при главном кораблестроителе британского адмиралтейства, следующую консультацию:

«Вообразите же себе, что если бы вместо пяти миллионов пехотинцев мы раскормили бы Голиафа, ростом с гору, одели бы его в латы, кото-

Ввиду необходимости обоснования такой стратегии сверхприбылей, которая «гарантировала» бы верный успех и в наибольшей степени исключала бы риск, выдвижение на первый план «полярного варианта» агрессии с самого начала демагогически связывается с «обороной» будто бы «открытых подступов» к США и всему Североамериканскому континенту со стороны Арктики. Почему именно Арктики, а не Атлантики? На этот вопрос, возникающий у всякого, кто пытается понять идеологов «полярной стратегии», последние дают такой ответ: после поражения Германии и Японии Соединенным Штатам не может угрожать никакая опасность ни с востока (со стороны Атлантики), ни с запада (со стороны Тихого океана), но зато им можно угрожать с севера, «из-за полюса». Угроза, продолжают апостолы атомной бомбы, может возникнуть только в воздухе. Поэтому, дескать, необходимо подготовить весь Американский Север к «обороне», а так как из любого элементарного учебника военной истории известно, что «лучший вид обороны — это наступление», то США должны спешно, ввиду «крайней опасности», нависшей над ними на севере, создать могущественную сверхдальнюю атомно-бомбардировочную авиацию, чтобы в любой момент «нанести ответный удар».

Эта аргументация лжива. Никто — ни СССР, ни другие страны — не угрожает войной с севера, как и вообще откуда бы то ни было ни Североамериканскому континенту, ни, в частности, Соединенным Штатам.

«Социалистическое государство не нуждается во внешней экспансии. Ему не нужны колониальные захваты. Советская социалистическая система с корнем вырвала причины, порождающие экономические кризисы, из которых заправилы капиталистического мира, обычно, ищут выхода на путях военных авантюр.

Империалисты уповают на военные авантюры потому, что боятся мирного соревнования с социализмом. Но совершенно очевидно, что военные авантюры не сулят империалистам ничего иного, кроме катастрофы.

Советские люди не боятся мирного соревнования с капитализмом. Поэтому они выступают против новой войны, в защиту мира, хотя твердо знают и абсолютно уверены в своей несокрушимой силе» (Г. М. Маленков).

рых никакая артиллерия не берет, а он, сукин сын, как раз накануне сражения обожрался и у него сделался понос. Каков был бы результат сражения? Нужны для флота и броненосцы, и большие и малые крейсеры, и миноносцы, и подводные лодки — всего в меру действительной потребности и вероятной обстановки войны. А еще важнее люди и тот флаг, который вы поднимете и за который они должны сражаться... Каков флаг, таковы будут и люди» (А. Н. Крылов, Мои воспоминания, АН СССР, 1945, стр. 291).

Тем не менее лживая кампания продолжается с неослабевающей силой, и «полярная лихорадка» свирепствует уже на территории не только Америки, но также и европейских сателлитов США. Правда, «у лжи — ноги коротки», гласит поговорка. Учитывая это, американские экспансионисты стараются «окрылить» ложь.

Организаторы этой кампании явно рассчитывают с самого начала на такой фактор, как новизна темы. В самом деле, еще 4—5 лет назад никто серьезно не допускал возможности ведения войны в воздухе в гигантских масштабах, рисуемых сторонниками «полярной стратегии», над Северным полюсом или в его районе, нанесения «смертельных ударов» при помощи боевых самолетов или реактивных установок с одного континента по другому по кратчайшему направлению, проходящему через арктическую область.

«Новизна темы» и должна сыграть решающую роль в кампании поджигателей войны из числа сторонников «полярной стратегии». В условиях капитализма народные массы по существу лишены возможности следить за достижениями географии, геологии, метеорологии, навигации, радио, аэродинамики, теплотехники и т. д. По расчетам американских экспансионистов, эти массы должны поверить, что современное значение Арктики и даже самого Северного полюса заключается единственно или главным образом в возможности ведения фантастических военных операций с наибольшими удобствами и наименьшим риском!

Явно спекулируя на невежестве, неосведомленности или доверчивости широких кругов населения, систематически обрабатываемого лживой пропагандой, сторонники «полярной стратегии» продолжают упорно добиваться реализации своих планов, в действительности преследующих чисто захватнические цели и притом отнюдь не только на Севере.

Весьма показательно, что одним из первых пропаганду экспансии в Арктике начал Рандолф Херст — фашиствующий американский газетный король, издавна связанный с наиболее реакционными агрессивными кругами финансовой олигархии США. В разгар второй мировой войны, 31 декабря 1943 г., лейб-орган Херста — газета «Нью-Йорк джорнэл энд Америкэн» опубликовала на самом видном месте на целой полосе многозначительную (и многокрасочную) карту-схему, снабдив ее кричащим заголовком «Арктический океан — «маре нострум» [1] грядущего века авиации». Но Херст имел в виду вовсе не будущее, а настоящее. Как и другие идеологи империалистов, Херст любит побаловаться глобусом, и карта-схема, составленная по его заказу, дает

[1] Mare Nostrum (лат.) — «наше море» — заимствование из итальянско-фашистского арсенала пропаганды «права» Италии господствовать на Средиземном море.

довольно наглядное представление об этом. Мир на этой карте выглядит не совсем обычно. Китай оказался слева (как бы «на западе»), Испания — справа («на востоке»), Индия — наверху («на севере»), Канада и США — внизу («на юге»). Северный полюс находится в центре карты — она построена в циркумполярной проекции. Буйная фантазия одного из самых рьяных американских экспансионистов испещрила земной шар трассами трансарктических и трансконтинентальных воздушных путей, проведенных по ортодромиям — по дугам большого круга. Эти дуги, соединяющие важные точки земного шара по кратчайшим путям, во всех направлениях перекрещиваются над Северным полюсом и во всех случаях пролегают через Арктику. Таковы магистрали: Нью-Йорк — Чунцин, Сиетл — Токио, Детройт — Москва, Фербенкс — Мурманск, Сиетл — Лондон, «кольцо», опоясывающее весь мир: Вашингтон — Нью-Йорк — Ботвуд (Ньюфаундленд) — Лондон — Каир — Басра — Бомбей — Калькутта — Чунцин — Фербенкс — Эдмонтон — Вашингтон. На карте есть и много других «колец». Прокладывая все эти трассы на бумаге, составители карты не церемонились: они по кратчайшим направлениям пересекали чужие страны и целые континенты.

В тексте, пояснявшем, кто стоит препятствием на пути к превращению Северного Ледовитого океана в «маре нострум» американского империализма, было сказано: «Арктический океан, лежащий между тремя континентами, можно сравнить с новым Средиземным морем. В грядущий век авиации, когда огромные и мощные самолеты будут с большой скоростью покрывать колоссальные расстояния, Арктический океан, над которым эти самолеты будут летать, станет вторым «маре нострум» — новым Средиземным морем, контролируемым в основном Россией, а частично также Канадой и США. Мы уже теперь должны думать о «новой географии». Когда-то мировая торговля шла по «семи морям», теперь возникло восьмое море — воздушное. Воздушная мощь изменила современную географию. Ушли в прошлое водные пространства, которые раньше — не так давно — разделяли континенты. Их место заняли пустыни Арктики, к которым примыкают владения США, Канады, России и других наций Европы. Их больше не разделяют пространства океанов. Уже началась борьба за контроль над воздушными путями — за величайший трофей второй мировой войны. Англия составляет планы, которые предусматривают не только постройку аэродромов и гигантских грузовых самолетов, но и заключение соответствующих соглашений. Соединенные Штаты должны уже теперь смотреть вперед, если они хотят занять свое место в этой экспансии. Мы имеем необходимые базы на Крайнем Севере. Мы имеем все возможности строить самые мощные самолеты в мире. За всем

этим надо видеть, что обширные земли, над которыми самолетам будущего предстоит летать, удерживаются могущественной рукой России».

Это писалось во время войны, в которой Советский Союз сражался против гитлеровских агрессоров, а США были союзником СССР. Не стесняясь, Херст указывал на союзную страну, как на препятствие, мешающее экспансии американского империализма в Арктике. После войны экспансионисты заговорили полным голосом. Так пропаганда экспансии сочетается с кампанией против Советского Союза, в мирной политике которого реакционные круги видят главную преграду на пути к достижению ими своих целей.

Было ли все, что изобразил Херст в своей газете, только плодом его необузданной фантазии захватчика? Отнюдь нет! Некоторые из перечисленных трасс уже существуют, например линии Нью-Йорк — Ботвуд — Годтхоб (Гренландия) — Рейкъявик (Исландия) — Лондон; Эдмонтон (Канада) — Гренландия — Исландия — Лондон (так называемая «Багровая трасса»). Были совершены опытные полеты на линиях Сиетл — Токио и Сиетл — Каир. Воздушные и морские экспедиции в Арктику, организация авиабаз, «метеорологических станций» а на самом деле станций ВНОС (воздушного наблюдения, оповещения и связи), оборудованных радиолокационными установками, на островах Канадской Арктики, непрерывные полеты американских самолетов по трассе Фербенкс — Барроу — район Северного полюса — остров Принца Патрика — Аклавик — Фербенкс «для изучения погоды» — все это свидетельствует о том, что планы превращения Арктики в «маре нострум» американского империализма есть отражение весьма реальных интересов, устремлений и... действий!

Так называемые «воздушные пути будущего», которые уже в настоящее время играют большую роль в распространении американской экспансии, отнюдь не столь невинного «коммерческого» свойства, как изображал Херст в 1943 г. и продолжают изображать сегодня другие. Большинство трасс (и баз на их протяжении) возникло во время войны и сейчас фактически находится в распоряжении военных кругов; они могут быть в любое время снова использованы по прямому назначению — в военных целях. В высшей степени характерно заявление полковника авиации США Ирвина, руководившего перелетом самолета Боинг «Пакусан-Дримбот» по маршруту Гонолулу — Сиетл — Каир: «Этот перелет доказал, — заявил Ирвин, — что самолет «Сверхкрепость» может оборонять (!?) США над любой частью земного шара».

Нетрудно видеть, что речь идет об экспансии и соответствующей ей «стратегии высоких широт», вовлекающих в орбиту экспансионистской политики ту часть земного шара, мимо кото-

рой до сих пор проходили, почти не задевая ее, мировые политические бури и военные катастрофы. Так за разглагольствованиями о «веке авиации» и «кратчайших коммуникациях между нациями» на самом деле скрывается попытка проложить кратчайшие пути к... мировому господству.

Империалистическая сущность политики господства над авиатрассами Арктики раскрывается и тем, что для достижения этой цели США прямо посягают на суверенитет Дании (которой принадлежит Гренландия), Исландии, а в первую очередь — Канады. Все это маскируется мотивами «обороны» или «защиты» слабых стран от «угрозы нападения агрессоров с севера». Старая уловка империалистических захватчиков, старые приемы империалистической дипломатии и военщины, широко использованные германским империализмом, растоптавшим суверенитет Дании, Норвегии, Голландии, Бельгии якобы во имя их защиты от «агрессии» французов и англичан!

Кампанию под лозунгом «защиты Северной Америки» реакционная печать за океаном ведет уже несколько лет. Ее цель — заставить общественное мнение поверить, что Северной Америке грозит «смертельная опасность» и что ее можно предотвратить только организацией «совместной обороны» Западного полушария на основе американо-канадского или даже англо-американо-канадского союза, стандартизации вооружений по американскому плану, «объединения военно-промышленных ресурсов» и т. д.

Организаторы этой крикливой кампании используют все виды низкопробной демагогии, грубый обман, дутые «авторитеты» и «громкие имена». Они прибегают к старому приему, популярному еще у дипломатов XVII в., — симулировать то, чего нет, а то, что есть на самом деле, диссимулировать. В данном случае симулируется «опасность с севера», а диссимулируются... их собственные поползновения в обратном направлении.

В ноябре 1945 г. наступил новый этап в этой кампании, как и в разработке планов агрессии на Севере, когда командование военной авиации США в лице генералов Арнолда, Спаатса и Дулиттла, выступая на заседании сенатской комиссии по военным делам, запугивало сенаторов мнимой уязвимостью США для воздушного нападения со стороны Арктики и настаивало на срочных мерах для «защиты обнаженных арктических подступов». Примерно через месяц, будучи уже в отставке, генерал Арнолд выступил с докладом в клубе печати в Вашингтоне на тему о значении Арктики в случае новой войны. Не замедлили отозваться и другие лидеры авиационной клики военщины: генерал-лейтенант Айра Икер, заместитель командующего ВВС США, заявил на собрании директоров Национальной ассоциации розничной торговли в Нью-Йорке, что «арктические области являются единственными, откуда против США может вестись

война из Европы или Азии»; генерал Джордж Кенни, командующий авиацией дальнего действия ВВС США, произнес в январе 1947 г. в Майеми воинственную речь на тему об «опасности нападения на США через Северный полюс с европейского и азиатского материков», о необходимости уже теперь принять меры против «уничтожения одним ударом» центров промышленности и населения Америки. Генерал Кенни побил все рекорды «полярного запугивания», провозгласив, что «в течение одних суток в результате такого нападения окажутся уничтоженными 25 миллионов мужчин, женщин и детей Северной Америки»[1]. Безответственная болтовня Кенни вызвала критические замечания даже в проамериканских кругах Канады. Канадский посол в США Хьюм Ронг назвал речь Кенни «слишком драматической» и высказался в том смысле, что руководители ВВС США придают слишком большое значение военным операциям в Арктике[2].

Однако американскую военщину подобная «критика» не смущает. Она вовсе не отказалась от усиления начатой кампании, инспирирует печать, организует различного рода публичные выступления в поддержку своих планов. Ее «теоретики» пытаются даже аргументировать. Их, с позволения сказать, аргументы представляют некоторый интерес, поскольку позволяют уяснить агрессивный характер «полярной стратегии».

Приведем для примера заявление, сделанное генералом Спаатсом на заседании комиссии конгресса при обсуждении военного бюджета на 1948 г.

«Хотя никто из нас не знает, когда может начаться война,— сказал Спаатс, — однако мы можем более или менее уверенно указать, откуда она нам будет угрожать. Войны таких масштабов, которые могут представить серьезную угрозу для Соединенных Штатов, должны сочетать два необходимых элемента — многочисленное население, которое может проникнуться воинственным духом, и мощные промышленные ресурсы для производства вооружений... В Восточном полушарии имеются три зоны, где налицо оба эти условия. Первая из них находится в Западной Европе, где начались обе мировые войны. Вторая расположена на востоке материка Евразии (т. е. в Восточной Азии. — *И. Е.*) и на прилегающих к нему островах западной части Тихого океана, откуда японцы предприняли свой прыжок в прошлый раз. Третья — центральная часть материка Азии. Не подлежит сомнению, что оружием будущей войны, посредством которого будет совершено нападение на нас и которое должно внушать нам наибольшие опасения, является бомбардировщик

---

[1] «New York Herald Tribune», Jan. 27, 1947.
[2] «New York Times», May 8, 1948

дальнего действия и управляемый снаряд дальнего действия. Оба эти вида оружия будут следовать по дуге большого круга. Проведите путь из любой из трех перечисленных областей по дуге большого круга к индустриальным центрам Соединенных Штатов, и вы увидите, что все они проходят через Арктику или поблизости от нее... *Точно так же для того, чтобы наше собственное оружие могло проникнуть в центры военного производства неприятеля, оно должно будет следовать теми же самыми путями и обладать радиусом действия, скоростью и всеми особенностями, необходимыми для достижения районов военного производства неприятеля*»[1] (курсив мой. — *И. Е.*).

Так генерал Спаатс маскирует и в то же время обосновывает необходимость развертывания агрессивных приготовлений в американском секторе Арктики.

Послушаем еще одного, притом самого безудержного пропагандиста «полярной стратегии» — генерала Кенни. В речи, произнесенной на конференции по воздушным сообщениям в Индианаполисе в конце 1947 г., он сказал:

«Перед нами встал новый комплекс проблем — мы называем его теперь «полярной проблемой», — который означает только то, что атакующие воздушные силы агрессора изберут кратчайший путь к целям. Нашей прежней защиты — сочетания двух гигантских океанов и мощного флота на них — более не существует. Угроза придет теперь в виде бомбардировщиков дальнего действия. И направление, в котором мы должны высылать разведку, теперь не восточное и не западное, а северное. Ибо, если вы внимательно посмотрите на глобус, то обнаружите, что самолет, вылетевший из любого пункта на северном побережье Европы или Азии, чтобы атаковать гигантские промышленные центры и центры населения нашей страны, обязательно изберет для этого кратчайший путь через полярную область. Еще несколько лет назад расстояния и условия погоды в этой области избавляли нас от необходимости заботиться об этом фронте. Но современный самолет, летающий и оперирующий в любых условиях погоды, самолет, дальность полета которого уже близка к 16 тыс. *км*, — такой самолет не может не перевернуть вверх дном все наши прежние представления»[2].

В этом выступлении Кенни «оборонительный аргумент» так же ничтожно слаб, как и у Спаатса; пожалуй, его бессодержательность выступает даже ярче, если учесть, что для вящей убедительности этот американский генерал не постеснялся пустить в оборот фантастический вымысел, будто дальность полета

---

[1] Протоколы комиссии конгресса по ассигнованиям на 1948 г., стр. 601, Цит. по статье Блэр Боллса «Арктическая дипломатия».

[2] Цит. по шведскому журналу «Ny Militär Tidskrift», № 9, 1947.

современного бомбардировщика уже близка к 16 тыс. *км*. Такого боевого самолета не существует, и его можно представить себе только абстрактно, теоретически.

Как утверждают все эти идеологи безудержной авиационной экспансии и агрессии США, страна, которая будто бы угрожает Америке, — это Советский Союз. Но легко понять, что арктические агрессивные планы потому так старательно маскируются фразами относительно «обороны», что они направлены в первую очередь против Советского Союза, великой мирной державы, пользующейся в широких слоях американской общественности любовью и уважением.

Все эти генералы — Арнолд, Спаатс, Кенни, Икер — в настоящее время находятся в отставке. Быть может заодно сдана в архив и их доктрина? Напротив, число сторонников этой доктрины значительно выросло, и среди них теперь уже находятся не только высшие чины авиационного командования, но и лица, возглавляющие военное ведомство США, причем преемник сумасшедшего Форрестола министр обороны Джонсон и глава объединенной группы начальников штабов вооруженных сил США генерал Брэдли отнюдь не составляют исключения. Все вместе они выполняют роль пропагандистов и проводников бредовой «полярной стратегии». Нынешний начальник штаба военной авиации США генерал Хойт Ванденберг, приняв дела от ушедшего в отставку Спаатса, выступает теперь в качестве хранителя неприкосновенности плана стратегического развертывания и нацеливания основных операций в северном направлении.

В кампании, инспирированной наиболее воинственными кругами американского империализма, активное участие принимают и канадские реакционные круги. Генерал Крерар, командовавший во время второй мировой войны канадской армией на европейском театре военных действий, выступая 25 апреля 1946 г. в Торонто, уверял, что «при всякой войне, затрагивающей Британскую империю или Соединенные Штаты, Канада будет районом боевых операций с самого начала военных действий». Через несколько месяцев все канадские газеты опубликовали провокационное заявление командующего западным военным округом генерал-майора Уортингтона о том, что «третья мировая война будет развертываться на территории Канады». Разумеется, Уортингтон не привел никаких доказательств, — эти господа не утруждают себя! «В случае возникновения военных действий на Северо-западе, — продолжал генерал, — Канада должна быть готова защищать свои северные границы. Противник перебросит свои силы по воздуху, и поэтому Канада должна разработать свою систему обороны. Главная цель противника — уничтожение производственной мощи Северной Америки. Очень важно поэтому иметь в виду три участка обороны: Северо-западные террито-

рии, Юкон, Тихоокеанское побережье». По поводу этого выступления Уортингтона, подхваченного канадской правой печатью, можно сказать, что оно столь же провокационно, как и утверждения генерала Крерара и его американских коллег по агрессивным замыслам. Но канадская печать и радио продолжают до сих пор монотонно повторять бредни печати и радио США.

Виннипегская газета «Фри пресс» в раболепном рвении доказывает, что Канадская Арктика уже теперь должна быть оснащена соответствующей обороной «ввиду проблемы охраны бесценных ресурсов урана и нефти в долине Маккензи», а так как, дескать, Канада сама не в состоянии принять на себя связанные с этим крупные расходы, то единственный выход — просить помощи у США.

Достаточно сопоставить все эти заявления, публиковавшиеся почти одновременно в США и Канаде, чтобы без труда сделать вывод, который напрашивается сам собой: лживая и провокационная кампания в обеих странах направляется одной и той же опытной рукой. Цели этой кампании состоят в том, чтобы создавать все новые и новые предлоги для усиления «координации» вооруженных сил Канады с вооруженными силами США, т. е. для закрепления военного, политического и экономического контроля США над Канадой, в частности над ее Арктикой и Субарктикой.

Нажим на Канаду, навязывание ей планов экспансии и агрессии на Севере — составная часть общей тактики американских реакционных кругов. Мобилизация реакционных сил Канады на поддержку кампании сторонников «полярной стратегии» имеет для этих последних особое значение. Как ни беззастенчиво наглы их вымыслы, все же никак нельзя избавиться от такого неприятного факта, как отсутствие у США тех самых «арктических подступов» — то есть собственно объекта «обороны», — которыми неизменно оперируют и жонглируют литературные и военные слуги Уолл-стрита. Как мы уже указывали, единственная арктическая область США — северное побережье Аляски. Вся остальная территория США со всеми теми промышленными и населенными центрами, которым, по словам генерала Кенни, якобы грозит «волна разрушения», отделена и от Арктики и от Аляски, прикрыта многими тысячами километров пространств и огромным массивом Канады. Бо́льшая часть Канады, именно северная, представляет собой почти совершенно дикую страну, покрытую тундрами, гранитными скалами, высокими горами, тайгой, болотами, озерами, реками, очень слабо освоенными для навигации. Это подтверждают и отрывки из книги Тэйлора, помещенные в этом сборнике. «Старая», т. е. реально существующая, география решительно «подводит» тех, кто ищет предлогов для

оправдания экспансии в Арктике. Тогда они призывают на помощь ими самими же изобретенную «новую географию», которая при ближайшем рассмотрении и оказывается слегка подновленным изданием немецко-фашистской «геополитики».

3. «АРКТИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ» И ПЛАНЫ МИРОВОГО ГОСПОДСТВА США

Сопоставляя различные заявления, сделанные за последние годы в США и Канаде, можно установить, как далеко простираются вожделения американского империализма. Эти вожделения особенно неумеренны в изложениях точки зрения его воздушных стратегов. Иначе говоря, эти последние особенно откровенно переводят на свой специфический язык стратегию американского империализма в борьбе за мировое господство.

Американские экспансионисты стремятся доказать, будто бы существует некая «стратегическая область» (охватывающая, к слову сказать, чуть ли не весь мир), имеющая «жизненное значение для обороны США». На эту тему подробно рассуждает один из глашатаев американской экспансии Уолтер Липпман в своей книге «Внешняя политика и военные цели США», вышедшей еще в 1944 г. «Когда мы рассматриваем область, которую США должны защищать, — пишет Липпман, — мы обнаруживаем, что Великобритания уже утвердила себя как в пределах этой области, так и вне ее границ. Эта область, должны мы напомнить, простирается от Гренландии до Бразилии и от Аляски до Филиппин. Доминион Канада, с которым мы имеем сухопутную границу длиной в 3 тысячи миль, представляет собой географический центр этой области. Единственная автодорога, ведущая в Аляску, проходит через Канаду. Все кратчайшие воздушные пути в Европу и Азию пролегают над Канадой. В Великобританию, Исландию, Скандинавию, Берлин, Москву, Сибирь, Японию, Китай лететь по кратчайшим путям можно только над Канадой. Таким образом, география воздушной мощи связала неразрывными узами ведущий доминион Британской империи с Соединенными Штатами».

Уолтер Липпман здесь прямо не касается пресловутой проблемы «угрозы с Севера». Зато он пытается «теоретически» обосновать «географию американской экспансии». Вместе с тем ясно, что, произвольно отводя Канаде центральное место, роль «географического центра» в области, которую США «должны защищать», американские экспансионисты вовсе не руководствуются своими лжетеориями. Мы видели, что все утверждения военных кругов об опасностях, якобы угрожающих «арктическим подступам» США, беспочвенны по той простой причине, что таких подступов не существует в природе. Мы также видели, как

Канада объявляется неким «географическим центром» обширнейшей области, охватывающей Атлантический и Тихий океаны, не говоря уже о Северном Ледовитом океане. Сопоставление этих двух фактов дает понятие о том, насколько планы арктической экспансии неразрывно связаны с мировыми захватническими вожделениями американских претендентов на мировое господство. Если Арктика призвана стать «первым кругом» этой экспансии, фигурально выражаясь — ее «высокоширотной опорой», то столь же ясно, что без Канады вся эта схема в значительной мере повисает в воздухе: «Освоение Канады» — неизбежный первый шаг к осуществлению замыслов мирового господства США. Канада — первая жертва, но не единственная.

Небезинтересную сводку «идей» идеологов экспансии составил шведский майор генерального штаба Бенгт Эльм, опубликовавший обширную статью в ведущем шведском военном журнале «Ню милитэр тидскрифт».

Ссылаясь на заявление генерала Арнолда, «если третья мировая война станет фактом, то Северный полюс будет стратегическим центром этой войны», шведский автор указывает, что еще до окончания второй мировой войны «повсюду и особенно в американских кругах начали открыто обсуждать арктические проблемы, притом обсуждать под углом зрения военно-политическим и стратегическим»; более того, после войны началось исследование полярных районов для военных целей, а наряду с этим проводятся и прямые приготовления к ведению войны на Арктическом фронте: на суше, на море, но особенно в воздухе. Север привлекает американских империалистов и по экономическим причинам; по американским данным, на Канадском Севере имеются месторождения урановых руд, угля, нефти (в шести районах), меди (в двух районах), золота, железных руд, слюды и вольфрама. Вольфрам, медь, уголь, нефть и золото найдены также и на Аляске. В Гренландии обнаружены уголь, криолит и другие важные ископаемые. Естественно, что дальнейшая геологическая разведка и изучение Арктики и Субарктики могут открыть новые месторождения важных ископаемых. Но не только эти сокровища определяют обостренный интерес США к Северу.

«Взаимное расположение континентов, — пишет Бенгт Эльм,— оказывается на самом деле не совсем таким, каким обычно представляешь его себе. Поражает здесь прежде всего то, что материк Евразии оказывается столь близким к американскому, если лететь по долготам, а не обычными широтными путями, т. е. через большие океаны. Если присмотреться к глобусу повнимательнее, то обнаруживается, что три пятых всей поверхности земного шара, в том числе столицы трех или, если хотите, пяти великих держав, расположены севернее 30° с. ш. Из 47 городов

земного шара с населением свыше 1 миллиона жителей не менее 43 расположены в Северном полушарии, а из них 36 находятся ближе к Полярному кругу, чем к экватору. Важнейшие индустриальные районы мира также находятся к северу от 30° с. ш. Иными словами, главнейшие населенные области земного шара, а также административные, хозяйственные и индустриальные центры его расположены в Северном полушарии и притом ближе к Полярному кругу, чем к экватору».

Такова в самом сжатом виде математико-географическая основа пресловутой «новой географии» — самая общая предпосылка «полярной стратегии». По словам Эльма, сейчас приходится «приучать глаз» к картам в циркумполярной проекции, на которых Северный полюс расположен в центре или близко к нему. Именно на таких циркумполярных картах наносятся американские военные планы. И не случайно «именно такого рода карты развешаны обычно на стенах служебных кабинетов всех высших американских офицеров...» [1].

Действительно, в соответствии с общим направлением американской политики агрессии, давно уже с развязной откровенностью именуемой милитаристами «глобальной», т. е. охватывающей весь земной шар, американские штабные офицеры «приучают глаза» к циркумполярным картам. Довольно живописное описание штабных кабинетов в главном штабе военно-воздушных сил американской армии можно найти в очерке Антони Левиера в приложении к газете «Нью-Йорк таймс» [2]. Как рассказывает автор, первое, на что обращает внимание посетитель штаба военно-воздушных сил армии в Пентагоне [3], — это копии одной и той же необычной карты, представляющей собой земной шар в циркумполярной проекции. Эта карта видна на стене почти каждой комнаты. Посетитель не придает значения этой карте, пока не обратит внимание на восьмиконечную звезду в географическом центре Соединенных Штатов на 40° с. ш. и 100° з. д. В отличие от менее совершенных карт, выполненных в других проекциях, эта карта дает возможность измерить огромные маршруты, соединяющие восьмиконечную звезду с любым другим пунктом на земном шаре по дугам большого круга.

Антони Левиер пишет, что новая доктрина военной авиации приходит на смену пресловутой военно-морской доктрине Мэхэна [4], но при этом остается в силе старая цель — мировое господство. Он приглашает своих читателей посмотреть на 30-ю и

---

[1] «Ny Militär Tidskrift», № 9, 1947.

[2] «New York Times Magazine», Dec. 14, 1947.

[3] Пентагон — название нового здания военного министерства в Вашингтоне.

[4] Автор имеет в виду реакционную морскую доктрину американского теоретика Мэхэна о господстве на море. Доктрина эта обанкротилась еще в период первой мировой войны.

65-ю параллели на глобусе и убедиться в том, что между ними расположены все крупные державы земного шара, а также что современный дальний бомбардировщик может подняться в воздух из пункта, расположенного на 65-й параллели, и подвергнуть бомбардировке любую мишень на территории держав, расположенных выше 30-й параллели.

Суть «новой» реакционной доктрины «господства в воздухе», призванной сменить старую доктрину господства на море, изложена в приведенных выше высказываниях более или менее полно. Не составляет труда разглядеть ее характерные антинародные, насквозь реакционные черты. Если уже в доктрине Мэхэна и его учителей и последователей — Коломба, Корбетта и других, обосновывавших британские реакционные морские теории,— сильное ударение делалось на превосходство числа орудий максимально крупного калибра линейных кораблей, т. е. на технику, то в доктрине завоевателей мира «ударом через полюс» технике отводится от начала до конца решающая роль. Чем, как не массобоязнью и неуверенностью в своих внутренних силах, объясняется появление этих доктрин, от которых правящие круги финансового капитала США ожидают не только побед в войнах, но и спасения!

При всем сходстве главных черт обеих реакционных военных доктрин — морской и авиационной — между ними есть существенная разница, по крайней мере в масштабе. «Классическая морская доктрина» зародилась в Англии, развилась на почве торгово-колониальной политики, переросшей впоследствии в сложную систему всемирных империалистических интересов британского монополистического капитала; эта доктрина имела в известном смысле ограниченную область применения: *морские и океанские коммуникации и приморские районы.* Британская морская доктрина, которой в той или иной мере подражали все крупные империалистические морские державы, неприменима в континентальной войне. Современная американская реакционная доктрина военной авиации, представляющая собой подновленную доктрину фашистско-итальянского генерала Дуэ и в то же время дальнейшее развитие немецко-фашистских «теорий» тотальной воздушной войны, *претендует на универсальность, на роль доктрины воздушно-сухопутно-морской.* Создатели этой доктрины основывают свои «теоретические» (стратегические) и практические (оперативно-тактические) расчеты на самодовлеющей роли так называемого «стратегического бомбардировщика». В основе этих расчетов лежит преклонение перед наибольшими мощностями и калибрами; в принципе во всем этом мало нового. *Самая важная особенность доктрины в целом — ставка на монопольное применение крайнего средства массового истребления — атомной бомбы.*

Британская морская доктрина довольно полно отражала вожделения финансовых баронов Сити, стремившихся к мировому господству, взимавших дань с полумиллиардного населения английских колоний и доминионов. Современная американская военно-воздушная доктрина особенно ярко выражает курс американского финансового капитала на завоевание мирового господства, на подчинение всех материков, на превращение в данников Уолл-стрита населения всего земного шара.

Играя роль основной военной доктрины американского империализма, полностью отвечая предельно реакционной цели создания всемирной империи доллара, эта доктрина предопределяет и выбор средств.

«Стратегический бомбардировщик» рассматривается руководящими кругами военщины как основное средство в борьбе за достижение этой цели. Для этого он должен обладать, по крайней мере, двумя качествами: достаточной дальностью полета, считая от крайнего «своего» аэродрома до цели, и необходимой грузоподъемностью. Не случайно в рассуждениях идеологов и проводников воздушной доктрины неизменно фигурируют данные о расстояниях, отделяющих различные пункты на американском континенте от целей на других континентах. И не случайно мы неизменно обнаруживаем, что особо важное значение придается именно северным, точнее арктическим областям, через которые прокладываются кратчайшие пути к целям, облюбованным американской реакционной военщиной.

Упоминавшийся нами выше шведский генштабист пишет:

«Кратчайшие воздушные пути между евразийским и американским континентами проходят над арктической областью. Если составить схему Северного полушария и нанести на ней расстояния по кратчайшим воздушным путям, то мы увидим, что:

1. От центрального административно-индустриального района США до Исландии — 4,8 тыс. *км;* до западного побережья Гренландии — 3,7 тыс. *км;* до Шпицбергена — 5,9 тыс. *км;* до Петропавловска-на-Камчатке — 7,2 тыс. *км* и до центра Аляски — 5,5 тыс. *км.*

2. От американских баз на западном побережье Гренландии до Москвы — 4,4 тыс. *км*; до Урала — 5,2 тыс. *км* и до центрального промышленного района Сибири — 5,5 тыс. *км.*

3. От американских баз в Исландии до центра Германии — 2,2 тыс. *км;* до Донбасса — 3,8 тыс. *км;* до Москвы — 3,2 тыс. *км* и до Урала — 4,3 тыс. *км.*

4. От Шпицбергена до Урала — 2,9 тыс. *км.*

5. От центра Аляски до центральных промышленных районов Японии — 5,5 тыс. *км»* [1].

[1] «Ny Militär Tidskrift», № 9, 1947.

С вопросом о расстояниях непосредственно связан другой вопрос, еще более важный — о достижимости целей. Следует иметь в виду, что военная доктрина США предусматривает овладение всем американским сектором Арктики, захват контроля над важнейшими воздушными и морскими путями Северной Атлантики и создание таким образом благоприятных условий для резкого «сближения» Западного полушария с Восточным. Тогда можно уточнить данные майора Эльма: оказывается, что от американских баз на Аляске и на островах Канадской Арктики до важных центров на территории СССР по дугам большого круга не менее 5—6 тыс. *км*. В некоторых же других местах суша Западного и Восточного полушарий отделена меньшими расстояниями: от северной оконечности Гренландии до Шпицбергена — всего около 400 *км*. От далекого европейского острова Исландии до Норвегии — около 1500 *км* (причем на этом пути есть промежуточная станция для заправки горючим — на Фарерских островах), а до Шотландии — 1300 *км*. Значение всех этих данных откровенно раскрыл один американский автор, писавший через месяц после окончания второй мировой войны: «США следует стремиться к такой позиции, чтобы иметь возможность господствовать над Старым Светом» [1]. Тот факт, что, подсчитывая расстояния, создатели и пропагандисты воздушной доктрины столь часто обращают свои взоры на СССР, сам собой понятен: всем известна антисоветская направленность этой реакционной доктрины и планов военных авантюр на ее основе. Однако нарочитое упоминание пунктов и областей только Советского Союза есть, несомненно, прием маскировочного характера. На картах циркумполярной проекции, украшающих стены кабинетов штаба ВВС в Пентагоне, проложены пути к берегам не только СССР, но и других стран, в том числе и тех, которые числятся союзниками США по Северо-атлантическому блоку.

Данные о расстояниях представляют интерес прежде всего потому, что ими, с точки зрения технической, определяется в немалой степени «теория средств», разрабатываемая в том же Пентагоне. Упоминавшийся нами выше Антони Левиер пишет в этой связи, что, учитывая географические условия и «исходя из полярной концепции», руководители ВВС США пытаются создать такую авиацию, «которая была бы способна нанести решающий удар и даже наносить удары днем и ночью — если будет необходимо, то одними лишь своими силами, — на протяжении месяцев, до тех пор, пока морские и сухопутные силы также смогут войти в соприкосновение с противником». Американские военные специалисты, продолжает Левиер, говоря об авиации,

[1] «Foreign Affairs», Oct., 1945.

«учитывают все факторы, обуславливающие ее действенность — самолеты и вооружение, личный состав, учебные и оперативные базы». Самолеты и базы — вот две проблемы, которые представляют наибольший интерес в соответствии с нашей темой.

Фактически американская авиация располагает бомбардировщиками, боевой радиус действия которых не достигает и 3 тыс. *км*[1]. Принимая во внимание расстояния, отделяющие базы США от намеченных целей, нетрудно притти к выводу, что современные американские бомбардировщики не обладают требуемым доктриной радиусом действия, то есть дальностью полета до цели с условием возвращения на базу. Этим в значительной мере объясняется упорное стремление американского империализма прочно утвердиться в стратегически важных пунктах Северного полушария и особенно на Американском Севере; этим же предопределяются планы широкого развития баз на Аляске, на Алеутских островах, в Канаде, в Гренландии, в Исландии и т. д.; наконец, этой же причиной объясняется насильственное вовлечение Норвегии и Дании в систему Северо-атлантического агрессивного блока и усиление американского контроля над Турцией, Грецией, Ираном, Афганистаном, сохранение и развитие американских баз в бывших вражеских странах — Западной Германии и Австрии, в Италии и на территории бывших итальянских колоний в Северной Африке, в Японии, на Тайване и т. д. Все это вполне соответствует американской военно-воздушной доктрине, отводящей главную роль авиации дальнего действия, рассчитанной на выполнение «особых заданий», так сформулированных командованием ВВС США: «Проведение дальних операций в любой части мира, в любое время, самостоятельно или во взаимодействии с наземными и морскими силами»[2]. Развертывание системы авиабаз США во всех частях

---

[1] Доклад временной комиссии конгресса США по вопросам политики в области авиации указывает, что боевой радиус действия бомбардировщика Б-29 равен примерно 1700 миль, т. е. около 2750 *км*. Боевой радиус действия Б-50 не намного превышает указанный.

[2] «New York Times Magazine», Dec. 14, 1947. Командование ВВС США считает, что выполнение этих «особых заданий» по первому приказанию, без потери времени на развертывание, предполагает наличие еще в мирное время 70 авиаполков (так называемый «план А»), в том числе: 21 полк тяжелых бомбардировщиков, из которых 4 полка Б-36 образуют соединение особой мощности; 5 дальних разведывательных полков, 5 легкобомбардировочных полков, 22 истребительных полка, 3 полка истребителей, «действующих при любой погоде», 10 полков десантных самолетов и 4 ближних разведывательных полка. Кроме того, в состав ВВС мирного времени должны входить 22 специальные отдельные эскадрильи. В общей сложности этот воздушный флот должен насчитывать 6869 самолетов в строю, а вместе с резервом — 20 541 самолет. Сюда не входит авиация военно-морского флота численностью в 14 500 самолетов. Численность личного состава этих 70 полков должна превышать 300 тыс. В годы войны ВВС США насчитывали 230 авиаполков с личным составом 2,5 млн.

света, в особенности же на Севере, идет с таким расчетом, чтобы в случае необходимости было бы возможно проводить так называемые «челночные операции», впервые применявшиеся в годы второй мировой войны. Расположение наиболее важных американских авиабаз в различных пунктах Северного полушария вполне явственно обнаруживает именно этот расчет. К началу 1948 г. американская авиация уже обладала рядом баз на Севере; по данным Бенгта Эльма, она имела 9 баз на Аляске и Алеутских островах, 10 баз в Канаде; 2 базы на северном побережье Лабрадора и в Ньюфаундленде, 6 баз в Гренландии и по меньшей мере 1 базу в Исландии. Эти далеко выдвинутые на север базы, очевидно, составляют американский «край линии челночных операций», другой край которой должен находиться в Египте, Турции, Ираке, Иране, Индии, Японии, а также в европейских странах, подчиненных американскому империализму. Стремясь обеспечить себе возможность угрожать всему миру, американский империализм грубо попирает суверенитет почти всех стран Европы и Азии, обосновывается в Австралии и откровенно старается распространить свою власть над Африкой.

Круги авиапромышленников США отчасти даже «обеспокоены» этой экспансией США, этим «чрезмерным», по их мнению, приближением американских военных баз к целям. Они опасаются, что такое положение даст возможность использования уже имеющихся бомбардировщиков с их весьма определенным боевым радиусом действия, использования «устарелых» военно-морских и сухопутных вооруженных сил, которые размещают свои заказы далеко не в одной авиапромышленности, сокращая таким путем долю средств и прибылей, на которую претендуют авиапромышленники, — львиную долю тех 107 млрд. долл., которые США предполагают затратить на вооруженные силы за 1948—1953 бюджетные годы.

Выразителем этих кругов является, в частности, некий Уильям Зифф, поместивший в журнале «American Mercury» статью «Критическое военное положение Америки». Зифф предлагает столь авантюристический вариант плана американской империалистической агрессии, что, судя по ходу событий, его не решается принять даже та крайне авантюристическая группировка, которая ныне направляет политику США.

Зифф предлагает империалистам США вовсе отказаться от расчетов на использование военной силы и территорий европейских и азиатских капиталистических стран, граничащих с Советским Союзом и со странами народной демократии, отказать им в кредитах и в оружии — то есть отказаться от «доктрины Трумэна», от «плана Маршалла», от «Западного союза», от «Атлантического пакта», от «Средиземноморского пакта», от

«Ближневосточного пакта», от «Тихоокеанского пакта». Зифф считает этих союзников США совершенно безнадежными, ссылаясь на провал американской политики в Китае. Зифф расценивает американские планы всеобщего военного обучения, как неосуществимые, и призывает от них тоже отказаться, то есть отказаться от массовой армии.

Взамен этого Зифф предлагает направить все средства на создание сверхмощной бомбардировочной авиации дальнего действия, на создание профессиональной воздушной армии фашистского, по существу, образца. Только при этом условии, полагает Зифф, будет создана возможность бомбардировок через Арктику — авиацией, самолетами-снарядами, ракетными снарядами.

Такова суть «полярной стратегии», доведенной до своего логического конца!

Наиболее крупные американские авиабазы на Севере созданы в Северной Канаде и на Аляске. Базы Лабрадора и Ньюфаундленда очень сильно развиты, укреплены и предназначены для действий дальней бомбардировочной авиации. На Аляске наиболее крупные базы построены около Фербенкса и Энкореджа. Аляска превращается, по словам Эльма, в «выдающийся военный центр, острие которого направлено против азиатского континента». Этот шведский генштабист даже не считает нужным скрывать, что, говоря об «азиатском континенте», он имеет в виду территорию СССР прежде всего.

На территории самих США созданы обширные и многочисленные тыловые базы дальней бомбардировочной авиации. Местонахождение многих из таких баз, конечно, держится в секрете, но об их назначении можно судить хотя бы по двум примерам. Осенью 1949 г. в американской печати появились инспирированные сведения, касающиеся одной из таких тыловых баз, построенных в штате Мэн (наиболее северо-восточном штате США, находящемся у границы с Канадой). Об этой базе упоминал тов. Вышинский в своей речи на заседании Политического комитета Генеральной Ассамблеи ООН 16 ноября 1949 г. База построена в Лаймстоуне и считается одной из передовых по своему местоположению. В конце июля 1949 г. министерство авиации США, как сообщал вашингтонский корреспондент агентства Ассошиэйтед пресс, представило секретный доклад правительству о расходах, связанных с сооружением этой базы. В докладе, попавшем в руки редакции агентства, говорилось: «Типичная полярная операция может потребовать, чтобы самолеты, поднимающиеся с авиационных баз Соединенных Штатов Америки, пополняли горючее на передовых базах: в Северной Канаде, в Гренландии или даже на полярных льдах». Тов. Вышинский указал, что это сообщение не

было опровергнуто. Возможно даже, что министерство авиации США находит это сообщение весьма лестным, как создающее выгодное для министерства мнение, что базы вроде той, которая построена в Лаймстоуне, уже находятся в оперативной связи с какими-то передовыми базами в Арктике, откуда дальние бомбардировщики, пополнив запасы горючего, должны вылетать на операции «через Северный полюс». Корреспондент добавлял к этому следующее, не лишенное интереса соображение: «Все это, возможно, объясняет, почему министерство авиации утверждает, что бомбардировщики Б-36 в состоянии наносить удары почти по всем значительным военным объектам на земном шаре с баз, находящихся в Западном полушарии. Повидимому, предполагается, что бомбардировщики Б-36, базирующиеся на Лаймстоун, смогут брать в тылу ограниченный запас горючего, необходимый для «подскока» на передовую базу в Арктике, где они смогут набрать полный запас горючего и бомбовую нагрузку для трансарктического налета. В военных кругах заявляют, что вспомогательные базы в Арктике дадут возможность совершать операции при минимальной численности личного состава, позволят избегать сосредоточения тяжелых бомбардировщиков на передовых базах, где они могли бы подвергнуться нападению, а также увеличат боевую досягаемость таких бомбардировщиков, как Б-29 и Б-50, находящихся на вооружении американской авиации.

Конечно, база в Лаймстоуне — не единственная. Не исключено, что подобные же тыловые базы находятся и в других пунктах штата Мэн. Отсюда начинается авиатрасса, пересекающая в северном направлении канадскую провинцию Квебек и Лабрадор, Гудсонов пролив и тянущаяся дальше до острова Баффина и до северной оконечности Гренландии, откуда возможен «подскок» до Шпицбергена. Другая трасса идет на северо-восток: базы в штате Мэн — Ньюфаундленд (Лабрадор) — южная оконечность Гренландии — Исландия — Шотландия с ответвлением на Фарерские острова и Северную Норвегию.

Подобного же рода тыловая база для авиации дальнего действия, до сих пор использовавшаяся как транзитный пункт для крупных транспортных самолетов на пути в Арктику, находится в Грейт-Фолс в штате Монтана, граничащем с Канадой. База в Грейт-Фолс была в последние годы значительно расширена и, как сообщал корреспондент Юнайтед пресс 11 декабря 1948 г., стала основным этапным пунктом не только для транспортных, но и для военных самолетов на пути в Северную Канаду и на Аляску[1].

[1] О роли базы Грейт-Фолс можно судить хотя бы по тому, что за 1948 г. через нее прошло авиатранзитом свыше 20 тыс. человек на пути в северные районы и обратно. Эта цифра в два раза превышает соответ-

Наличие таких тыловых баз дальней бомбардировочной авиации, находящихся в оперативной связи с системой передовых операционных баз на севере, само по себе вполне правдоподобно. Это служит убедительнейшим опровержением болтовни американских экспансионистов о том, что обширные военные приготовления в районах Арктики и Субарктики продиктованы интересами и потребностями «обороны». На самом деле перед нами ярко выраженная схема развертывания агрессивных сил.

4. РАЗОБЛАЧЕННЫЙ МИФ

Невозможно ограничить обзор «арктической проблемы», которую ставят перед собой американские агрессоры, только содержанием их устремлений, разоблачением истинных причин этих реакционных зверских устремлений, критикой принципиальной порочности военной доктрины, учетом географического положения, мощности и численности военных авиабаз США. Ни в коем случае нельзя считать чем-то само собой разумеющимся, будто за военной техникой, обеспечивающей пресловутые бомбардировки «через полюс», у американцев «дело не станет». Наоборот, имеется ряд бесспорных, хорошо проверенных фактов о наличии глубокого разрыва между целями и средствами командования ВВС США. Чрезвычайно симптоматичны следующие факты: грызня между различными кликами военщины и монополистов США, уже приведшая к министерской чехарде в военных ведомствах[1]; запоздалое признание Трумэном утраты американ-

---

ствующие данные военного времени, когда через Грейт-Фолс прошло только 10 тыс. человек. Ежедневно отсюда на север вылетает по крайней мере один транспортный самолет типа С-54 или С-82, в то время как другой такой же самолет возвращается из арктического рейса. Из базы Грейт-Фолс проложены трассы на Эдмонтон — Форт-Нелсон — Уайтхорс — Энкоредж — Фербенкс — Ном — Барроу. По этим трассам на север направляются из Грейт-Фолса бомбардировщики Б-29 и реактивные истребители. К такого же рода базам относится крупный военный и транспортный аэропорт в Спокан в штате Вашингтон.

[1] 25 мая 1949 г. член палаты представителей США Ван-Зандт, выступая по вопросу о приобретении американским правительством дальних бомбардировщиков Б-36, сообщил такие факты. Оказывается, министр авиации Саймингтон собирается выйти в отставку, чтобы возглавить огромный авиационный комбинат по производству бомбардировщиков Б-36, как только он добьется от конгресса ассигнований на закупку крупных серий бомбардировщиков этого образца. Указанный авиапромышленный комбинат создается крупным финансистом Одлэмом на базе корпорации «Консолидейтед-Валти эркрафт», создавшей опытный образец Б-36 и выпустившей малую серию. Нынешний министр обороны Джонсон возглавлял эту корпорацию до своего назначения на место Форрестола. В качестве министра обороны Джонсон уже успел заключить со своей корпорацией добавочные контракты на сумму в 183 млн. долл. Перед тем как стать министром авиации, Саймингтон руководил другой авиационной компанией — «Эмерсон электрик менюфекчуринг», которая поставляла правительству

ской монополии на атомную бомбу; истерическое выступление в сенате главы вооруженных сил США генерала Брэдли, предупреждающего о недолговечности предполагаемого превосходства США в авиации и в атомных бомбах; призывы Брэдли и ряда других видных милитаристов США срочно итти на явную военную авантюру, ибо Соединенные Штаты «рискуют всем»; увольнение в отставку начальника морского главного штаба США адмирала Денфельда в качестве возмездия за подрыв с его стороны «воздушной доктрины», а стало быть и «бизнеса» министра обороны Джонсона, который пришел на государственный пост с руководства авиационной корпорацией «Консолидейтед-Валти». Все эти факты, наряду со многими хорошо известными и бесспорными фактами из области американской авиатехники, склоняют нас к тому, чтобы отнестись со вниманием к некоторым обобщенным оценкам возможностей современного самолетного парка бомбардировочной авиации США. Эти оценки появились в общей и специальной прессе США и Англии в ходе той дискуссии, которую тов. Вышинский заклеймил как постыдную — дискуссии между представителями военно-воздушных сил США с одной стороны и военно-морских сил США — с другой [1].

Основу самолетного парка бомбардировочной авиации дальнего действия США составляют уже более пяти лет 4-моторные (10 тыс. л. с. и более в сумме) самолеты Боинг «Сюперфортресс» («сверхкрепость») образцов Б-29 и Б-50. Эти образцы известны до мелочей авиационным специалистам не только в США, но и за их пределами; бесспорно, это неплохие машины, заключающие в своей конструкции некоторые возможности дальнейшего совершенствования. Самое общее представление о пределе этих возможностей дает специальный образец «Пакусан-Дримбот». Самолет этого образца, до предела перегруженный бензином и смазочным маслом особых сортов за счет полного освобождения его конструкции от всякого вооружения и боевого снаряжения, сокращения до минимума экипажа и постановки баков, где только это возможно, в результате тщательной и сложной технической подготовки совершил очень рискованный взлет с полосы военного аэропорта Гонолулу (Гавайские острова); после этого самолет совершил беспосадочный перелет (без пополнения

недоброкачественные самолетные стрелково-пушечные установки, на чем нажила десятки миллионов долларов.

[1] Тов. Вышинский указал далее, что подобная дискуссия невидана «в истории даже самых реакционных агрессивных государств, дискуссия о том, как лучше напасть на миролюбивые страны, каковы наилучшие способы уничтожения миллионов людей, разрушения мирных городов и целых государств!» (Речь А. Я. Вышинского на заседании Первого комитета Генеральной Ассамблеи ООН 14 ноября 1949 г.)

запаса горючего) через Арктику до Каира (Египет), покрыв около 13 600 *км* по дуге большого круга. Современный серийный бомбардировщик Б-50, по данным американской печати, способен донести одну атомную бомбу до цели, находящейся на расстоянии около 3 тыс. *км* от места взлета, и после этого вернуться на базу. Такова разница между рекордом дальности и еще более сложной и рискованной на всех ее этапах боевой операцией. Всякое существенное увеличение бомбовой нагрузки сокращает запас горючего, а стало быть и досягаемость, или же доводит условия взлета и полета к цели до крайнего риска из-за перегрузки машины.

Учитывая все приведенные выше данные о расстояниях от баз на материке Америки и до объявленных американским империализмом целей на материке Европы и Азии, учитывая их «воздушную доктрину», мы можем понять, почему претенденты на мировое господство твердят, что самолеты типа Боинг «Сверхкрепость» их не удовлетворяют. В особенности мы можем поверить министру так называемой «обороны» США Луису Джонсону, как лицу, возглавляющему «по совместительству» самолетостроительную компанию «Консолидейтед-Валти» — основного конкурента компании «Боинг».

Компания «Консолидейтед-Валти», имея столь крепкую протекцию в правящих кругах, стремится получить крупносерийные заказы на огромную шестимоторную машину образца Б-36 для военно-воздушных сил США. Нет смысла ссылаться на рекламную шумиху, поднятую в США вокруг этой машины [1]. Зато несомненный интерес представляет статья в английском еженедельном авиационном журнале «Flight» (органе «Королевского аэроклуба»), в которой дана уничтожающая критика конструкции и боевых качеств Б-36. На основании ряда расчетов автор статьи приходит к выводу, что публикуемые характеристики Б-36 крайне завышены, называет его «ненадежной корзинкой для атомного яичка», «устарелым чудовищем», с которым командование ВВС США «связалось настолько, что у него

---

[1] «Идея создания бомбардировщика Б-36 зародилась в 1941 г., — пишет генерал Карл Спаатс. — Она возникла в связи с той возможностью, что в войне с европейской страной нужно будет наносить удары с баз, расположенных в Северной Америке». Первый опытный Б-36 поднялся в воздух в 1947 г. Испытания были неудачными. Только в 1949 г. под нажимом крупнейших монополий, поддерживающих сторонников воздушной доктрины, было решено продолжать строительство самолетов этого типа. (См. журнал «Newsweek», July 11, 1949.) В уже цитировавшемся докладе временной комиссии конгресса США по вопросам политики в области авиации содержится предложение о прекращении легкомысленных и «дезориентирующих публичных заявлений» представителей командования военной авиации и военного флота США о достижениях американской авиатехники, дабы не «создавать у населения обманчивого чувства безопасности».

нехватает мужества бросить его и махнуть рукой на затраты». В этой статье пишется: «Это тяжело и шумно движущееся чудовище по существу представляет собой летающую бензиновую цистерну; факт таков, что машина при взлетном весе 146 *т* неспособна набрать высоту более 8500 *м* (28 тыс. футов)». Разобрав по пунктам тактические данные бомбардировщика Б-36, автор приходит к такому выводу: «Даже долетев до цели, расположенной в 7500 *км* от места взлета и значительно облегчившись за счет израсходования горючего, самолет все еще будет иметь полетный вес около 98 *т* и не сможет набрать высоту более 10 600 *м* (35 тыс. футов). Его крейсерская скорость будет при этом равна всего 440 *км/час*, т. е. будет столь невелика, что только порадует пилота атакующего реактивного истребителя». В заключение журнал «Flight» писал: «Трудно проверить, чтобы русским реактивным истребителям было тяжело сбить такую громоздкую цель, как Б-36, как бы он ни был сильно вооружен».

Эта критика была воспринята в кругах командования ВВС США крайне нервозно. В ходе дальнейшей полемики сторонники Б-36 не смогли выставить никаких убедительных доводов, а опубликование отчета о «парадных» испытаниях боевых качеств Б-36 в зоне авиабазы Элджин вызвало новую, еще более неприятную для командования ВВС США критику как со стороны англичан, так и со стороны авторитетных лиц, связанных с командованием авиации военно-морского флота США. Нужно отметить выступление американского адмирала Геллери. Этот адмирал более 20 лет прослужил в авиации военно-морского флота США и командовал авианосцем во время войны, а после ее окончания занял пост заместителя начальника штаба военно-морского флота США. Следовательно, он не новичок в той области, о которой взялся писать. В своей статье, опубликованной им в «Сатердей ивнинг пост», он заявляет, что Соединенные Штаты «затоплены волнами пропаганды», стремящейся убедить страну в возможности быстрой и гарантированной победы в несколько недель «по сходной цене». Адмирал Геллери считает, что Соединенным Штатам навязывается «величайший в истории риск». Высмеивая сторонников воздушной доктрины, адмирал Геллери в пылу полемики раскрывает «тайну» своих противников, называя вещи своими именами. Он пишет: «Стратеги военно-воздушных сил толкуют о 70 целях на территории России, разрушение которых обеспечит победу в течение 30 дней. Обратившись к справочнику, видишь, что в России имеется 70 городов с населением более 100 тысяч человек. Как проста стала стратегия!»

Адмирал Геллери опровергает доводы авиационных кругов, ссылающихся на разрушительную силу атомной бомбы и на способность Б-36 «донести» ее до цели. Используя официальные

данные о результатах стратегической бомбардировки Германии американской и британской авиацией, он подсчитал, что на Германию — сравнительно небольшую страну — была сброшена масса взрывчатых веществ, которая по своей разрушительной силе эквивалентна разрушительной силе 500 атомных бомб! Однако, как известно, производство боеприпасов в Германии не только не уменьшалось, но продолжало расти вплоть до того времени, когда военные действия были перенесены на германскую территорию. Для того чтобы принудить гитлеровцев к капитуляции, понадобилось разгромить немецкую армию на территории самой Германии силами Советской Армии. Вывод адмирала Геллери таков: «Бомбежка Германии по площадям не окупилась, не говоря уже о затруднениях, созданных бомбардировками для послевоенного устройства мира». Пороком воздушной доктрины Геллери считает и то, что она изображает войну «слишком легкой и безболезненной», в то же время она предусматривает подготовку одних только средств массового разрушения и, следовательно, ведение войны «скорее против населения, чем против вооруженных сил»[1].

В данном случае эта постыдная дискуссия между различными группировками военщины в США представляет тот интерес, что не только отражает борьбу между ними за наиболее крупную долю государственного бюджета, как и соперничество между монополиями за наибольшие прибыли, но вместе с тем дает яркое представление о том безысходном тупике, в который зашла так называемая «американская военная наука».

Но эта же полемика позволяет установить и другое важное обстоятельство: лживость главных военных предпосылок, на которых базируется вся пропаганда, ведущаяся в соответствии с реакционной воздушной доктриной — во-первых, насчет «уязвимости США на севере», во-вторых, о необходимости срочного укрепления «обороны», так называемых «арктических подступов». Лживость эта уже стала очевидной. Если мы на ней останавливаемся, то единственно с целью разоблачить до конца творцов этих легенд, поскольку они прикрываются ими в своей преступной агрессивной политике. Уже цитировавшийся нами Блэр Боллс приводит в своей статье «Арктическая дипломатия» мнения различных видных американских военных деятелей, из которых следует только тот вывод, что нет никаких оснований рассматривать северные области Америки как возможный театр военных действий в будущем. Так, например, бывший командующий сухопутными силами армии США генерал Джекоб Деверс (находится в отставке) заявил, что «в Арктике солдату приходится тратить столько времени на борьбу за существование,

[1] «Saturday Evening Post», June 25, 1949.

что у него остается мало времени на борьбу с неприятелем»[1]. Еще ранее Деверса по этому вопросу высказался «сам» генерал Эйзенхауэр, когда он был начальником штаба армии США; он выразил мнение «о невозможности наземных операций крупного масштаба при арктической температуре» и обратил внимание на большое число жертв, понесенных американскими войсками при сравнительно не очень холодной погоде во время «битвы за выступ» в Бельгии в декабре 1944 г.[2].

Мнение этих двух видных американских генералов разделяется многими знатоками вопроса. В последние годы в прессе США и Канады появились солидно аргументированные статьи, рассеивающие миф об «угрозе с Севера». Сошлемся хотя бы на статью Раймонда Артура Дэвиса «Возможно ли вторжение на севере нашей страны?» в канадском журнале «Нью Уорлд». Дэвис считается в Канаде авторитетом в вопросах Арктики, ему принадлежит ряд книг на арктические темы, с 1947 г. он вместе с другим арктическим исследователем Стефансоном работает над изданием «Арктической энциклопедии». Уже по этой причине его точка зрения представляет значительный интерес.

Дэвис указывает, что «идут разговоры о войне на Севере» и что громче всего такие голоса раздаются в Соединенных Штатах; им вторят и в Канаде, хотя война на севере американского континента невозможна, ибо «условия в этом районе не соответствуют условиям на других возможных театрах военных действий, и далеко не случайно ни в Арктике, ни в Антарктике не происходило крупных военных операций». Для этого, не без основания заявляет Дэвис, имеются причины первостепенной важности: «В прошлом войны велись и выигрывались главным образом пехотой, артиллерией и танками на сухопутных театрах, несмотря на новшества, внесенные самолетом. В будущем прочные победы также в значительной мере будут зависеть от пехотинцев, но пехоте нужна твердая почва, пехоте нужны дороги или же территория, по которой можно проложить дороги. Пехоте нужна температура, при которой ружья могут легко стрелять, артиллерия в состоянии прикрывать продвижение пехоты, а танки — предшествовать ей. Пехоте нужны такие условия, когда на линии фронта жизнь была бы сносной и представляла бы «минимум удобств», который, как нам известно, не очень велик. Однако на значительной части севера «твердой земли» не

---

[1] «New York Times», Feb. 8, 1948.

[2] «New York Herald Tribune», Oct. 12, 1946. Речь идет о германском наступлении в Арденнах, которое вынудило Черчилля 6 января 1945 г. обратиться по телеграфу с посланием к главе Советского правительства и главнокомандующему нашими войсками Генералиссимусу Сталину. Послание содержало призыв к героическим усилиям Советской Армии, чтобы спасти Западный фронт.

имеется. Вести там войну — значит попасть в «ад, поставленный на полозья». Север испещрен неисчислимым множеством глубочайших озер, болот, покрыт обширными тундровыми землями. Там — огромное множество озер и рек с заболоченным дном и низкими болотистыми берегами. Вода в этих озерах и реках ужасно холодная даже летом, и в большинстве случаев они находятся в зоне вечной мерзлоты. Американский Север омывается огромным, угрюмым Ледовитым океаном, освоение которого человеком лишь начинается. На протяжении большей части года у побережья скапливаются старые опасные паковые льды, блокирующие судоходство. В лучшем случае паковый лед отодвигается на достаточно большое расстояние, при котором судоходство возможно только в течение нескольких месяцев. Однако в Канадской Западной Арктике и это редко бывает, из-за льдов, идущих от Берингова пролива к устью Маккензи. За исключением рыбы и некоторой дичи, на Севере армии могут в весьма малой степени рассчитывать на какие-либо местные продовольственные источники. Зато на Севере расстояния огромны, в силу чего «проблемы транспорта и снабжения войск, доставки продовольствия и материалов превращаются в кошмар, как это и пришлось испытать тем, кто ведал снабжением миниатюрной экспедиции «Маск Окс» [1], показавшей, насколько велики препятствия на Севере». Вывод Дэвиса: «Люди говорят о войне на Севере, но вместе с библией мы можем сказать: не ведают, что глаголят».

В то же время, напоминает Дэвис, американские военные круги продолжают проводить различного рода военные мероприятия в Арктике. «Следует со всей серьезностью учесть,— пишет он,— те факты, свидетелями которых мы были за последние два года: экспедиция «Маск-Окс», операции «Фриджид» и «Вилливоу» [2], арктический поход линкоров и авианосцев США, маневры на Алеутских островах, маневры канадской армии вдоль Аляскинской автодороги, создание в Черчилле сверхсекретной школы для обучения военным действиям на Севере, постройка радиолокационных станций на мысе Барроу на Аляске, близ Аклавика и вдоль побережья Гренландии, ремонт и улучшение дорог на Аляске, а также дорог, ведущих к ней, оборудование весьма секретной «Багровой авиатрассы» из США в Европу через Чикаго — Те-Пас — Черчилль — Фробишер — залив Унга-

---

[1] Дэвис имеет здесь в виду военную экспедицию под девизом «Овцебык» (Musk-Ox), организованную в феврале 1946 г. канадскими и американскими военными кругами в Северной Канаде с целью подогреть воинственные настроения в стране.

[2] «Фриджид» — зимние учения с участием всех родов войск армии США, проведенные во Внутренней Аляске в период с 1 октября 1946 г. по 30 апреля 1947 г.; «Вилливоу» — название учений армии США, проведенных на Алеутах зимою 1946/47 г.

ва — остров Саутгемптон — Гренландию — Исландию. Все это предпринималось не зря. Генеральные штабы, военные министерства Канады и Соединенных Штатов, очевидно, думают о военных действиях на Севере». О каких именно военных действиях? В первую очередь — о войне в воздухе. Этим, указывает Дэвис, объясняется происходящее секретное строительство северных аэропортов, складов снабжения, радиолокационных станций, маяков и ремонтных мастерских. Все это создает предлог для эффективного «включения» Канадского Севера в военные планы Соединенных Штатов.

Опровергая утверждения американо-канадских военных кругов о том, что все эти меры принимаются с целью «защиты» промышленных и населенных центров Канады, Дэвис категорически заявляет: «В Новом Свете почти нет объектов, расположенных достаточно близко к Арктике, которые стоило бы атаковать самолетами типа Б-36 или их иностранными эквивалентами. Даже Эдмонтон, имеющий в военное время наибольшее стратегическое значение, находится от Ледовитого океана на расстоянии 1300 миль (2100 *км*) по воздуху». Имеется и другая категория генералов, «голос которых сейчас заглушается атомными энтузиастами». Эта категория полагает, что сухопутные операции попрежнему являются «ключом к победе». Учитывая положение на севере, эти генералы считают, что «никакие сухопутные силы сколько-нибудь угрожающих размеров не могут вторгнуться на Североамериканский континент». Дэвис приводит мнение начальника штаба канадской армии, в то время генерал-лейтенанта Чарльза Фулькеса о том, что арктические пустыни являются одной из лучших линий обороны Канады [1]. По этому поводу консерватор капитан Родней Адамсон сделал запрос в канадской палате общин: согласен ли министр обороны с точкой зрения начальника штаба армии. Министр национальной обороны Канады Брук-Клэкстон ответил, как сообщала та же газета: «Мнение генерала Фулькеса основано на высказываниях сильнейших авторитетов и содержит весьма много здравого смысла. Аналогичное заявление затем было сделано начальником имперского генерального штаба фельдмаршалом Монтгомери». Дэвис высмеивает демагогические утверждения определенных канадских кругов о том, что Канаде будто бы грозит опасность стать «Бельгией будущей войны». «Россия,— пишет он,— не является угрозой для Канады», и задача канадцев — держаться подальше от американских военных планов, не имеющих ничего общего с обороной [2].

---

[1] Сообщение об этом заявлении было опубликовано в правой канадской газете «Toronto Globe and Mail», July 10, 1947.

[2] «New World», Oct., 1947.

Небезинтересно отметить, что к такому же выводу пришел профессор Кингстонского университета А. Лоуэр, опубликовавший в канадском журнале «MacLean's» статью под заголовком: «Грозит ли Канаде судьба Бельгии?». Профессор Лоуэр в общем разделяет пропагандистские «установки» американских и канадских реакционеров и готов примириться с превращением Канады в сателлита Соединенных Штатов, но и он не может не признать, что воинственная кампания, ведущаяся в США и Канаде под обманным лозунгом «обороны», на самом деле не имеет никакого оправдания, поскольку, по его мнению, при любом будущем военном столкновении Северная Канада, как и в целом северная часть Североамериканского континента, неизбежно останется далеко в стороне от театра военных действий. Это «значит, что ни один дюйм Канадской Арктики не будет захвачен войной» [1].

На основании приведенных свидетельств нетрудно притти к заключению о том, что в США и в Канаде люди, сведущие в политике, географии и в военном деле, либо не разделяют концепций, согласно которым Американский Север «неминуемо» станет полем битвы в результате «вторжения из-за полюса», либо поддерживают их только внешне, отлично сознавая их порочность.

5. ЦЕНТР И ФЛАНГИ

Империалисты США все же продолжают создавать усиленными темпами «Арктический фронт». Этот «фронт» имеет свой «центр» и свои «фланги». «Центром» служит Канада. Западный «фланг» — это Аляска и Алеутские острова, восточный — Гренландия, Исландия, а в перспективе также Фарерские острова, Шпицберген и Северная Норвегия. Не следует забывать, что американские империалистические арктические планы тесно увязываются с общим замыслом Северо-атлантического блока, в который, как известно, вовлечены Норвегия и Дания.

Подготовка «Арктического фронта», от Канады до Исландии, началась еще до вступления США во вторую мировую войну: 17 августа 1940 г. в Огденсбурге (штат Нью-Йорк) правительства США и Канады подписали соглашение о создании «постоянного объединенного совета обороны США и Канады» для «рассмотрения в широком аспекте вопросов обороны северной части Западного полушария». Это соглашение предоставило правительству США право постройки 11 «метеорологических станций» на Лабрадоре, проведения военной Аляскинской автодороги от Эдмонтона до Фербенкса, создания Северо-западной цепи авиабаз, связывающей тыловую базу Грейт-Фолс (штат Монтана)

[1] Полный текст см. в сборнике Holborn, Louise W., The War and the Peaceaims of the United Nations, v. I, Boston, 1943, p. 29.

через Канаду с Аляской. На основе других соглашений США получили право построить крупную авиабазу в Гуз-Бей на Лабрадоре и нефтекомбинат Канол для переработки и перекачки на Аляску нефти с промыслов Норман в округе Маккензи. Менее чем через год, 20 апреля 1941 г. в Гайд-Парке между США и Канадой было подписано дополнительное соглашение об экономическом сотрудничестве, а в начале 1942 г. — третье соглашение: о координации использования военно-экономических ресурсов.

Все эти соглашения создали жесткую систему контроля США над Канадой, сохранившуюся до сих пор. По окончании войны США, желая укрепить свой контроль над страной, навязали ей новое военное соглашение от 12 февраля 1947 г. «о военном сотрудничестве». Это соглашение предусматривает:

1) Взаимное предоставление права использования «военных и военно-морских и авиационных возможностей» в той и другой стране.

2) Обмен представителями вооруженных сил «в целях лучшего взаимного ознакомления с системами обороны каждой страны» (т. е. полная легализация американской разведки в Канаде).

3) Производство общих маневров и учений, как и испытаний новых видов оружия и различных материалов, представляющих обоюдный интерес.

4) Поощрение общности конструкций и стандартизации вооружения, снаряжения, организации методов обучения и новых усовершенствований.

5) Взаимный и равный доступ к военным, военно-морским и воздушным учреждениям в каждой стране.

США получили разрешение пользоваться и дальше старыми базами на канадской территории и создавать новые. Наконец, соглашение определило право организовать в Канадской Арктике (на островах) 7 «метеорологических станций», причем за правительством Канады «сохраняется право использовать их совместно с Соединенными Штатами», иначе говоря, фактически признается, что эти «метеорологические станции», а на самом деле радиолокационные станции американской службы наведения, наблюдения и оповещения находятся исключительно в распоряжении США. Это соглашение по сути дела подчинило Канаду американским агрессивным планам.

Если в американской реакционной прессе до сих пор еще встречаются разглагольствования на тему о том, что США, заключив соглашение от 12 февраля 1947 г., «выполнили свой долг», беря на себя «бремя защиты Канады», то им можно противопоставить со всех точек зрения точное и раскрывающее действительные вожделения американского империализма заявление известного американского реакционного журналиста Джона Мак-

кормака, содержащееся в его книге «Америка и мировое господство»: «США не только приобрели потенциальную возможность затянуть веревку на шее Канады, но и значительно расширили свою власть в северной половине Западного полушария... Соединенным Штатам фактически принадлежит весь континент и контроль над всем полушарием» [1]. Нужно ли, можно ли выражаться яснее!

Канадские реакционеры не могут не знать, что Канада рассматривается на Уолл-стрите в качестве весьма богатой добычи. И это их не беспокоит. Напротив, они сами — деятельные участники и в немалой степени получатели прибылей в одном и том же деле агрессии и экспансии, возглавляемой американским монополистическим капиталом. Удивляться не приходится. Американский монополистический капитал в настоящее время контролирует все важнейшие отрасли экономики Канады. За сорок лет (с 1900 по 1939 г.) капиталовложения США в Канаде увеличились в 25 раз, в то время как английские капиталовложения — только в $2^1/_2$ раза. Доля Англии в общей сумме иностранных капиталовложений в Канаде упала с 2476 млн. долл. в 1939 г. до 1766 млн. в 1945 г., а удельный вес снизился до 25%; за тот же период доля США увеличилась с 4100 млн. до 4982 млн. долл., а удельный вес достиг 70%! Более чем 2300 млн. долл. составляют прямые капиталовложения в филиальные предприятия американских компаний, монополий или фирм. Канадский финансовый капитал в значительной мере и сам является своего рода филиалом Уолл-стрита. Фактически во главе страны находится сто крупных корпораций, владеющих 88,5% всех капиталов Канады; управляют же этими корпорациями всего 50 магнатов капитала, некоронованных королей Канады! Это и есть то «блистательное созвездие» королей нефти, металлов, железных дорог, пшеницы, золота, в орбите которого вращаются «светила» меньшей величины, вроде нынешнего премьер-министра Канады Сен-Лорана, занимавшего до назначения на этот пост весьма прибыльные должности директора Монреальского банка, содиректора Нью-Йоркской страховой компании, а также нескольких компаний горнодобывающей промышленности и предприятий общественного пользования. Другие члены канадского правительства, как, например, министр юстиции Илсли, министр торговли Хау и другие, также являются крупными капиталистами [2] и вместе с тем наиболее рьяными сторонниками «сотрудничества» с США.

---

[1] Цит. по книге Уатта Х. Мак-Коллама «Кто владеет Канадой?», Госиноиздат, 1948, стр. 68.

[2] Так, например, Илсли — один из владельцев компании «Шефнер, Аутхи энд Илсли», «Чейз энд Илсли» и т. д., Хау — владелец компании «Хау энд компани».

Интерес США к Канаде понять нетрудно.

Канада — огромная страна. Занимаемая ею территория равна 9569 тыс. кв. *км*, т. е. значительно превосходит территорию США. Население Канады сравнительно невелико — 11 420 тыс. человек (по переписи 1941 г.). С полным основанием эта североамериканская страна считается одной из богатейших в мире по своим естественным ресурсам. Ее роль в экономике капиталистического мира весьма значительна. По своим энергетическим ресурсам и лесным богатствам Канада занимает в нем второе место, по запасам никеля — первое, свинца — второе, угля и цинка — третье, меди — четвертое, нефти — шестое, по производству электроэнергии — третье, по добыче никеля и платины — первое, золота и алюминия — третье, цинка и свинца — четвертое, по сбору пшеницы — второе; в мировой торговле Канада вышла после войны на третье место. В годы войны значительно развились старые отрасли промышленности и появились новые — авиационная, танковая, станкостроительная, химическая, оптическая, синтетического каучука. Более 30% всей продукции страны идет на экспорт.

На протяжении нескольких последних десятилетий фактическими хозяевами в решающих отраслях экономики Канады стали известные американские монополии — Моргана, Рокфеллера, Дюпона, Меллона. Они контролируют канадскую «Международную никелевую компанию», медные рудники и медеплавильные заводы, телефон, телеграф, радио, воздушные пути, нефтяные скважины и ими же скупленные нефтеносные земли в Альберте, Онтарио, Саскачеване, Нью-Брансуике и на Северо-западных территориях. Морган, Дюпон и Меллон — фактические владельцы новой канадской монополии «Международной компании урана и радия», созданной для эксплоатации канадских урановых рудников. США занимают первое место во внешнеторговом обороте Канады, оттеснив Великобританию. В острой борьбе, которая развернулась между американским и британским капиталом за позиции в Канаде, верх явно берет американский капитал, опирающийся на крупнейших монополистов в стране, находящихся в числе 50 ее некоронованных королей[1]. Финансовая олигархия Канады целиком содействует реакционным и агрессивным планам американского империализма.

Усиление американских военных позиций на территории Канады прямо связано с развертыванием «освоения» страны финансовым капиталом США. О том, что происходит вдоль Аляскинской автодороги, тянущейся от Доусон-Крика до Фербенкса, на

---

[1] Подробные данные о финансовом капитале Канады содержатся в книге Уатта Х. Мак-Коллама «Кто владеет Канадой?», которую мы рекомендуем всем, интересующимся этой стороной вопроса.

Северо-западных территориях и на Арктических островах мало что известно, если говорить о подробностях, деталях, ибо они тщательно маскируются и засекречиваются. Известны лишь отрывочные факты, например, что в пункте Кембелл-Лейк находится главная радионавигационная станция дальнего действия системы Лоран, оборудованная американцами для обслуживания авиации и морских кораблей. В систему этой станции входят станции, расположенные в Кембридж-Бей (остров Виктории), на мысе Барроу и в других пунктах[1]. Из сообщения государственного департамента США 6 сентября 1949 г. видно, что «американо-канадские станции» находятся, кроме того, на островах Корнуолис, Эллсмир, Принца Патрика, Мелвилл, Эллеф-Рингнес «и других», причем не уточняется, на каких именно. Сообщение было опубликовано в связи с возвращением американских кораблей из рейса в арктические воды для доставки материалов на «метеорологические станции» на Канадских островах, «находящихся в совместном управлении США и Канады». Оборудование театра в навигационном отношении производится, как мы видим, не только в тех или иных провинциях Канады или на северо-западе, но и на островах Канадской Арктики, находящихся на крайней северной оконечности американского континента. Нужно ли еще приводить другие доказательства для подтверждения того, что канадская реакция потворствует американским экспансионистам и их агрессивным планам на Севере.

Разумеется, дело не ограничивается только оборудованием театра в навигационном отношении. Нельзя упускать из виду и то, что в распоряжении американских военных кругов находятся важнейшие коммуникации и вся внутренняя транспортная сеть Канады — железные дороги, судоходные реки, автодороги и авиатрассы. Канада служит как бы опытным полем для американской военщины. Экспедиция «Маск Окс» положила начало целой серии подобных специальных походов, учений и испытаний, преследующих одну и ту же цель — освоение театра. Еще 1 сентября 1949 г. военное министерство США объявило, что в феврале 1950 г. состоятся очередные совместные американо-канадские зимние маневры под шифром «Кросс-Индекс» в районе Уайтхорса в канадском Юконе. Канада и США выделят для участия в этих маневрах по одному боевому соединению, равному сводному батальону в составе пехоты, артиллерии, парашютных, инженерных и вспомогательных частей. Наземным силам будут приданы части ВВС обеих стран в составе истребителей, штурмовиков, бомбардировщиков, разведчиков и транспортных самолетов. Руководить маневрами будет американский высший офицер.

---

[1] См., например, газету «Washington Post», Aug. 20, 1947

Здравомыслящие и разбирающиеся в положении канадцы не питают никаких иллюзий насчет того, какими роковыми последствиями все это чревато для их страны. Известный канадский журналист и писатель Лесли Робертс писал в одной из своих статей: «Канада не желает создания американской «линии Мажино» в ее арктических областях, ибо она в этом не испытывает ни необходимости, ни потребности». Когда канадское правительство удовлетворило требования США и дало согласие на пребывание американских войск на своей территории, это вызвало возмущение в стране. Не меньшее возмущение вызвал другой шаг канадского правительства — подписание 27 июня 1947 г. премьер-министром Кингом акта о вооруженных силах, временно расположенных в стране, разрешающего американским властям самим судить американских солдат, обвиненных в совершении преступлений в Канаде. Иначе говоря, в Канаде установлен действующий во всех полуколониальных и зависимых странах так называемый принцип неподсудности иностранцев местным властям («режим капитуляций» или «консульской юрисдикции», введенный, например, в Китае, Турции и некоторых других странах колониальными захватчиками в прошлом столетии, имел такой же смысл). Этот факт в высшей степени ярко характеризует неправомерное положение Канады в отношении США, неравенство, царящее в американо-канадском «сотрудничестве». Робертс констатирует, что канадцев все это приводит в ярость, поскольку они «чувствуют, что какое-то невидимое правительство действует за спиной правительства Канады... В настоящее время,— продолжает он,— безопасность Канады находится не в руках нашего собственного правительства, не в руках правительства Великобритании или ООН, она находится в руках конгресса США, причем еще следует убедить канадцев в том, что американский конгресс является кладезем человеческой мудрости». По словам Робертса, некоторые члены канадского кабинета признавались ему, что им не нравятся замашки американцев, и соглашались с тем, что «канадско-американские отношения начинены политическим динамитом», поскольку американские правящие круги придерживаются политики диктата, «не признают никаких отрицательных ответов» и добиваются своего. «Мы не хотим, чтобы нами распоряжались как угодно»,— пишет Робертс в статье, которая, необходимо подчеркнуть, опубликована в американской газете [1].

Уже упоминавшийся нами профессор Лоуэр, более расположенный принять «покровительство» США, также вынужден признать, что Канаде, независимо от того, нравится это ей или нет, приходится следовать за Соединенными Штатами, и ей гро-

[1] «Kansas City Times», Nov. 3, 1947.

зит судьба стать американским сателлитом. Он считает, что «спорить не о чем» и что, «если кто-нибудь спросит, является ли Канада сателлитом Соединенных Штатов, на это может быть дан только один ответ: да, конечно». Защищая политику нынешнего канадского правительства, профессор Лоуэр фактически разоблачает ее, когда пишет: «Наши представители в Вашингтоне и Лейк-Саксессе усиленно заняты какой-то видимостью борьбы, хотя в действительности у нас не больше свободы выбора, чем у штата Северная Дакота. Так, например, только самые наивные люди не могут понять смысла объединенного канадско-американского строительства метеорологических станций в Арктике. Приняв участие в американской системе обороны, мы все больше делаемся похожими на другие штаты Северной Америки. Сателлит? Конечно».

Независимость Канады постепенно превращается в пустой звук. Для тех кругов в Канаде, которые, тем не менее, поддерживают «сотрудничество» США, а к ним принадлежит и профессор Лоуэр, характерно, что они вполне сознают гибельность этой политики. Чего стоит, например, «концовка» его статьи: «Неужели эта мечта, возникшая в 1867 г.[1], должна так скоро погибнуть? Неужели так скоро прекратит свое существование наша независимость? Неужели мы снова возвращаемся к старому провинциализму, который до последнего времени был нашим проклятьем? Если мы откажемся от нашего права на принятие решений в политической и военной области, нам скоро придется отказаться от всего, мы просто превратимся в часть Соединенных Штатов, в провинцию для крупных американских столичных центров, в их экономический тыл»[2]. К этому нужно добавить: в плацдарм для агрессии!

Участь Канады показывает, что ожидает те страны (отнюдь не только северные!), которые связали свою судьбу с американским империализмом и его реакционными агрессивными планами. А в таком положении находятся решительно все страны, оказавшиеся по вине своих правящих кругов и правительств включенными в систему американской всемирной экспансии. После Канады наиболее показательна судьба Гренландии, которая по вине нынешнего датского правительства и датских реакционеров фактически присвоена Соединенными Штатами, а также судьба одного из наиболее молодых государств современности — Исландии, очутившейся на положении американской полуколонии только потому, что территория Исландии лежит на столбовой дороге американской агрессии.

---

[1] Автор имеет в виду предоставление Канаде прав доминиона.
[2] «MacLean's Magazine», Toronto, № 24, 1948.

Гренландия и Исландия — основные опоры правого («восточного») фланга «Арктического фронта» США. Оборудование гренландско-исландского фланга началось соответственно весной и летом 1941 г., еще до вступления США в войну: 9 апреля 1941 г. правительство США заключило с датским посланником в Вашингтоне Хенриком де Кауфманом соглашение «О защите Гренландии», а 1 июля того же года — с правительством Исландии об обороне острова. На основании этих соглашений Соединенные Штаты получили право пользоваться построенными базами авиации и морского флота. Базами в Исландии пользовалась и Великобритания, которая первая высадила там войска. После окончания войны датское и исландское правительства стали настаивать на прекращении действия заключенных с США соглашений и эвакуации американских войск из Исландии и Гренландии. Переговоры сразу обнаружили упорное нежелание американских правящих кругов выпустить из своих рук не принадлежащие им территории.

5 сентября 1947 г. министерство иностранных дел Дании опубликовало официальное сообщение о том, что государственный департамент США поставил датское правительство в известность о включении Гренландии в «зону безопасности Западного полушария». Иначе говоря, США дали ясно понять, что не намерены отказаться от Гренландии, а стремятся полностью сохранить за собой на неопределенно долгий срок предоставленное им соглашением военного времени право «строить, поддерживать и использовать аэродромы и оборудование по приему морских самолетов, а также радио и метеорологических станций, улучшать и углублять гавани, места причалов и подходы к ним, устанавливать вспомогательное оборудование для навигации воздушной и морской, проводить дороги, организовывать связь, строить укрепления, ремонтные и складские помещения, жилища для личного состава и вообще право делать все необходимое в целях поддержания и защиты оборонных сооружений, которые могут быть созданы»[1]. В частности, США стремились сохранить все построенные ими в Гренландии базы — в Нарсарсуаке, в Сендре-Стремфьорде, у мыса Фарвель, в районе Ангмагсалика, в Туле, а также около 20 метеорологических станций.

Несмотря на недовольство, вызванное в Дании бесцеремонностью американских правящих кругов, и требования датской общественности о немедленной ликвидации американских позиций в Гренландии, США остались при своей точке зрения. Блэр Боллс, пытаясь придать американской политике в этом вопросе видимость «добропорядочности», заявляет буквально следующее:

[1] «Оборона Гренландии. Соглашение и обмен нотами». Серия 204, Вашингтон, 1941, Цит. по статье Balles, B., Arctic Diplomacy, «Foreign Policy Reports», June, 1948.

«За отсутствием нового соглашения, которое могло бы заменить соглашение об обороне Гренландии от 9 апреля 1941 г., Соединенные Штаты продолжают использовать военные базы, созданные во время войны». Поистине, как в таких случаях говорил Маркс,— «холодная наглость»! По Боллсу получается, что «несчастные» Соединенные Штаты вынуждены «за отсутствием нового соглашения» оставаться в Гренландии на неопределенном положении, хотя их положение там более чем определенное — такое же, как у любого захватчика. Джордж Марион ближе к истине, когда он заявляет: «Наш отказ отвести войска из Гренландии был предметом острой внутренней борьбы в Дании, но американский народ не виноват, если он об этом не знает. Этому конфликту уделялось так мало внимания в американской печати (если о нем вообще упоминалось), что народ США не знает о том, что мы почти наотрез отказались убраться из Гренландии и вернуть эту территорию номинально суверенной Дании. «Нью-Йорк таймс» уделила 22 мая 1946 г. 10 строчек на 18-й странице требованию датского парламента о прекращении действия договора военного времени, по которому мы в свое время проникли в Гренландию. Дипломатические «переговоры», во время которых мы не раз заносили дубину над головой маленькой Дании, еще не закончились и к концу 1947 г.» [1].

И действительно, против Дании были приняты серьезные меры давления. США пригрозили, что они «купят» Гренландию: 10 ноября 1945 г. в американском журнале «Кольерс» появилась статья Гарольда Хаббарда под названием «Должна ли Гренландия быть американской?». На этот вопрос Хаббард отвечал положительно. Статье была предпослана заметка известного крайнего экспансиониста сенатора Брюстера. «Гренландию необходимо приобрести, — писал он — с военной точки зрения Гренландия абсолютно необходима США». Хаббард доказывал то же самое, аргументируя тем, что Гренландия — «краеугольный камень» Северной Атлантики. В этом же духе американская печать вела на протяжении почти трех лет развязную кампанию в «защиту» Гренландии! Хенсон Болдуин заявил в беседе с корреспондентом датской газеты «Берлингске Тиденде» в сентябре 1947 г.: «Мы физически не можем обойтись без Гренландии. Географическое положение Гренландии образует важное звено в военных планах США. Без Гренландии наши военные планы были бы гораздо труднее осуществимы». Болдуин ничего не сказал о том, что американцы яростно рыщут по Гренландии в поисках урановой руды, признаки которой обнаружены на острове [2]. Правда, он не стал распространяться и относительно «обо-

[1] Джордж Марион, Базы и империя, стр. 32.
[2] «Politiken» (København), Sept. 13, 1947.

роны», прямо заявив, что Гренландия нужна как важное звено в военных планах США. Создавшееся положение с предельной точностью сформулировал Джордж Марион: «Мы имеем Гренландию, и только младенцы могут верить, что она когда-нибудь будет возвращена Дании или освобождена от американского стратегического господства»[1].

Вначале маленькая Дания под нажимом США была вынуждена уступить и примириться с тем, что, несмотря на окончание войны, США не только не прекратили хозяйничать в Гренландии, но рассаживаются там еще более основательно. О беззастенчивости американской дипломатии можно судить по тому, что как раз тогда, когда в печати велась кампания за «приобретение» Гренландии, на самом острове американцы, попирая суверенитет Дании, продолжали вести себя как в своей колонии, тогдашний государственный секретарь США Маршалл заявил (в мае 1947 г.): «Мы готовы в любое время активно рассмотреть, совместно с датским правительством, основу для какого-либо соглашения, которое находилось бы в полном соответствии с уставом Организации Объединенных Наций и в котором полностью были бы учтены как суверенитет Дании, так и законные интересы обороны нашего полушария». Ханжество крупного империалистического захватчика сочетается в этом заявлении Маршалла с надменным издевательством над маленькой страной. В конце концов, как известно, Соединенным Штатам удалось загнать Данию в число участников Северо-атлантического пакта и снять с обсуждения вопрос о Гренландии, где американские базы будут отныне сохраняться и укрепляться на правах использования «союзной» территории в целях «совместной обороны»!

Столь же красноречива и поучительна история с американскими базами в Исландии: 1 октября 1945 г. США предложили Исландии сдать им «в аренду» (на 99 лет!) базы и аэродромы, в частности базу бомбардировочной и транспортной авиации Микс, базу истребительной авиации Патерсон, военно-морскую базу в Хвальфьордуре и большой транспортный аэропорт в Кефлавике. На самом деле Соединенные Штаты имели в виду, как откровенно признает Блэр Боллс, заполучить все эти базы на «вечные времена». «Исландское правительство отклонило домогательства США. Вашингтон тогда сделал жест, подписав 7 октября 1946 г. соглашение с Исландией, по которому США обязались вывести с острова весь личный состав своих вооруженных сил в течение 180 дней. Однако они оставили за собой право попрежнему пользоваться аэропортом Кефлавика. Для того чтобы протащить это соглашение через исландский парламент, сделка была приукрашена следующей туманной, но «при-

[1] Джордж Марион, Базы и империя, стр. 81.

личной» оговоркой: «Разрешается попрежнему использовать аэропорт Кефлавика самолетам, принадлежащим правительству Соединенных Штатов или используемым для его нужд, в связи с выполнением принятых Соединенными Штатами обязательств по содержанию контрольных органов в Германии». Эта оговорка не спасла правительство, возглавлявшееся Олафуром Торсом, которое было вынуждено уйти в отставку в результате протестов в парламенте, ухода из правительства двух коммунистов и забастовки протеста в Рейкьявике. Пришедшее к власти социал-демократическое правительство Стефана Стефансона добилось ратификации соглашения парламентом. Аэропорт в Кефлавике управляется «корпорацией исландского аэропорта», являющейся всего-навсего филиалом крупной американской авиационной компании «Американ оверсис эрлайнс». Особое значение имеет 4-й параграф соглашения, предоставляющего США право использовать кефлавикский аэропорт в широких пределах. «Правительство Соединенных Штатов, — гласит этот параграф,— будет иметь право содержать за свой счет в аэропорте либо непосредственно, либо за своей ответственностью, службы, оборудование и личный состав, необходимые для использования базы. Специальный характер самолетов и их персонала будут приниматься во внимание в отношении пошлин, правил эмиграции и других вопросов. Эти самолеты не будут подлежать обложению налогами за право посадки». Так при помощи социал-демократических прислужников Соединенные Штаты сохранили свои позиции в Исландии.

Американских экспансионистов, разумеется, вовсе не смущает то, что Исландия не относится к Западному полушарию. Просто Исландия им нужна, поскольку она «хорошо расположена»! Бенгт Эльм замечает по этому поводу, явно подыгрываясь к американцам и заодно объясняя особый интерес последних к Исландии: «Можно утверждать, что Исландия является одним из географических ключевых пунктов арктической области». Почему? Оказывается, потому, что «жизненно важные районы России легко достижимы с баз в Исландии...» Кстати, по сведениям, приводимым этим шведским автором, США обеспечили свой контроль не над одним аэропортом в Кефлавике, но и над другими, построенными во время войны базами, и не на шесть с половиной лет, как установлено соглашением от 7 октября 1946 г., а «на все время оккупации Германии», т. е. на неопределенно долгий срок. Необходимо также уточнить, что это соглашение не имеет «обычного» транспортного значения. Лучше всего о целях США можно судить по заявлению Хенсона Болдуина: «США желают получить исландские базы для военных целей, а не просто для наблюдения над погодой».

«Освоением», т. е. фактическим захватом Гренландии, где

отныне датский суверенитет имеет более чем условное значение, установлением американского контроля над Исландией далеко не ограничивается подготовка театра операций на восточном фланге «Арктического фронта». Ныне, после того как 4 апреля 1949 г. Норвегия, так же как и Дания, подписала Северо-атлантический пакт, более чем реальный и конкретный смысл приобретают планы использования Шпицбергена и Северной Норвегии в качестве звеньев того же «фронта», закинутых далеко на северо-восток. В частности, этот район северной Атлантики и Северного Ледовитого океана усиленно осваивает американский военно-морской флот. Еще в 1946 г. в секторе Гренландии происходили морские маневры при участии одного из крупнейших авианосцев флота США «Мидуэй». С тех пор регулярные походы соединений американского флота в арктические воды стали повторяться ежегодно. Соединения американских подводных лодок тренируются в Баренцовом море: 26 августа 1949 г. случайно, вследствие гибели американской подводной лодки «Кочиноу», взорвавшейся и сгоревшей в Северном Ледовитом океане, стало известно, что отряд американских подводных лодок производил учения вблизи Мурманска. Не исключено, что до этого они заходили в норвежские порты в северной части страны, где в настоящее время идет интенсивное строительство воздушных и морских баз, как и обновление и расширение баз, созданных в свое время в Северной Норвегии немецко-фашистскими оккупантами.

Бенгт Эльм «предвидит», что в целом вся Скандинавия оказывается «в авиастратегическом силовом поле». «Для американцев, — пишет он, — имела бы большое значение возможность располагать скандинавской территорией для базирования истребительной авиации, которая должна будет сопровождать бомбардировочные и десантные самолеты США в их воздушных операциях против Советской России». Сказано более чем откровенно! Известно, что шведская военщина, так же как норвежская и датская, вполне готова предоставить Скандинавию в распоряжение американских военных кругов.

Нам остается теперь рассмотреть положение на левом («западном») фланге «Арктического фронта», а именно на Аляске и Алеутских островах.

Американская реакционная печать с недавних пор не перестает повторять известную крылатую фразу одного из лидеров американской военщины, ныне умершего (в своей постели) генерала авиации «Билли» Митчелла: «Тот, кто владеет Аляской, владеет миром». Смысл этой «магической формулы» сводится по существу к простой заявке на мировое господство США, только изложенной в интригующей форме. С таким же успехом

Митчелл мог бы сказать: «Тот, кто владеет Филиппинами, владеет миром»[1]. И тем не менее далеко не случайно этот отдаленный район США продолжает оставаться в центре внимания реакционной пропаганды и служит как бы осью наиболее авантюристических военных замыслов и планов.

Блэр Боллс, верный своей манере маскировки воинственной пропаганды «объективными» фразами, цитирует заявления различных представителей военных кругов, например доклад генерального инспектора флота адмирала Локвуда в 1946 г. о том, что «в стратегическом отношении» Аляска имеет «огромное значение» и что военные и морские сооружения, возведенные там, должны быть сохранены, ибо «могут неотложно понадобиться в будущем». Генерал Эйзенхауэр выразился иначе — весьма двусмысленно: «В настоящий момент армия представляет собой крупнейшую отрасль индустрии на Аляске»[2], подтвердив тем самым, что населенные пункты этой колонии США превращаются в сплошные военные лагери. А нынешний глава совета объединенных начальников штабов вооруженных сил Соединенных Штатов генерал Омар Брэдли заявил в сенатской комиссии по военным делам, что на Аляске должны быть расположены крупные гарнизоны. В августе 1948 г. стало известно, что министерство военной авиации США «проектирует превращение Аляски в один из самых крупных авиационных плацдармов мира»[3]. Видимо, в порядке осуществления этого плана в Номе на Аляске открыта специальная школа подготовки летчиков для жизни в условиях Арктики. Школой руководит капитан Гарольд Ловел Стронг — «опытный арктический разведчик»[4]. Наиболее крупные авиабазы на Аляске построены около Фербенкса — так называемый «комплекс аэродромов долины Танана» (Лэдд — в 15 *км* и Эйлсон — в 42 *км* от города и др.) — и около Энкореджа (Элмендорф), севернее полуострова Кенай. Известно, что этими базами пользовались в предыдущие годы соединения американских тяжелых бомбардировщиков; в частности, здесь тренировались экипажи 58-й эскадрильи, сбросившие над Японией атомные бомбы.

Получить точное представление о том, что предпринято за последние 3—4 года для превращения Аляски в передовую по расположению базу для «удара на север», разумеется, невозможно, если пользоваться только данными американской печати. Все же эти данные позволяют судить кое о чем. Стоит привести мнение Уильяма Уардена: «В качестве наступательной базы

---

[1] Именно так и выразился в свое время американский сенатор-империалист Беверидж о Филиппинах. См. Джордж Марион, Базы и империя, Иноиздат, 1948, стр. 100.

[2] «New York Times», Aug. 7, 1947.

[3] Там же, Aug. 16, 1948.

[4] «New York Herald Tribune», Dec. 14, 1948.

Аляска располагает бо́льшим потенциалом, чем когда-либо раньше» [1].

В 1947 г., по данным Уильяма Уардена, на Аляске имелось четыре аэродрома, пригодных для обслуживания тяжелых бомбардировщиков Б-29: в Фербенксе (уже упоминавшаяся нами авиабаза Лэдд), в Энкоредже (Элмендорф), на Алеутских островах — на Амчитке и на Шемье (Семиче). Крупная авиабаза Эйлсон (ранее «Майл-26»), возможно, самая большая из всех существующих, построена в 42 *км* к юго-востоку от Фербенкса для обслуживания бомбардировщиков Б-50. Расширяются также авиационные и военно-морские базы как на побережье Аляски, так и на Алеутских островах, в Арктике на мысах Барроу, Коцебу и Лей и на острове Бартер, на полуострове Сьюард, где имеются военные авиабазы Маркс (в Номе) и Пойнт-Спенсер, и где, по данным Дж. Сундборга, имеется до 25 небольших аэродромов, которые в военное время могут быть использованы для базирования истребителей и легких бомбардировщиков. Морские базы созданы в Ситхе (Японский остров), на Кадьяке (Вуменс-Бей), на Уналашке (Детч-Харбор), на острове Атту (Массакр-Бей). Постоянная операционная база сооружена на острове Адах, в заливе Хулух. На острове Кыска создана база подводных лодок. На островах Алеутской гряды, кроме того, построены аэронавигационные радиостанции, оборудованные радиолокационными установками дальнего действия. Даже если судить по показаниям сугубо «штатской» карты Национального географического общества (вашингтонского) 1947 г., на Аляске насчитывалось 47 крупных аэродромов. Карта Американского географического общества (нью-йоркского) 1948 г. показывает еще 2—3 крупных аэродрома; министерство военной авиации США опубликовало перечень 11 базовых и 10 вспомогательных военных аэродромов на Аляске, далеко не полный, а по всем имеющимся в печати данным на Аляске насчитывается более 200 аэродромов и гидроаэродромов, включая и небольшие.

Нельзя упускать из виду специфическую черту, свойственную всем, столь усиленно рекламируемым «оборонным» мероприятиям на Аляске и Алеутских островах: военно-спекулятивный, откровенно хищнический, заведомо бесхозяйственный (следовательно, целиком отвечающий интересам монополий-поставщиков) характер военного строительства в этой отдаленной колонии Соединенных Штатов. Вот несколько зарисовок очевидца:

«Обширные военные укрепления Аляски, разбросанные на территории от мыса Барроу до острова Атту, имеют одну общую черту: аэродромы, форты и военно-морские базы были созданы после 1941 г. фактически на голом месте, с явным расчетом

[1] «Saturday Evening Post», Aug 2, 1947.

пользования ими в течение не более пяти лет. Прошли эти годы, здания разрушаются, транспорт износился, аэродромы поглощаются тундрой, железные крыши бараков скрипят на ветру, ржавеют тысячи брошенных «виллисов» и «бульдозеров», все глубже и глубже погружающихся в трясину с каждой новой распутицей». Ясно, что такое строительство является лучшим предлогом для бесконечных военных кредитов и военных подрядов.

В таком же запущенном состоянии находилась до недавнего времени и Аляскинская железная дорога. Автор приведенных выше строк презрительно называет ее «кучей ржавеющего хлама». Подвижной состав ее представляет собой коллекцию образцов из железнодорожного исторического музея, начиная с вагонов, доставленных сюда из зоны Панамского канала, и кончая старыми вагонами нью-йоркского метро. Рельсы удерживаются на месте лишь с помощью диагональных скобок. На южном отрезке дороги резкие кривые в гористой местности, многочисленные туннели и бесчисленные виадуки уже неоднократно объявлялись небезопасными даже для автомобильного движения, не говоря уже о тяжелых железнодорожных составах. В зимнее время заносы нередко прекращают движение на участках дороги между Сьюардом и Энкореджем. Перевозки грузов на расстояние около ста миль (150 *км*) зачастую продолжаются до шести недель. Вполне обычным является зрелище запасных пристанционных путей, забитых вагонами с грузами, которые не могут быть вывезены [1]. Американские дельцы ведут широкую пропаганду за «коренную реконструкцию» Аляскинской железной дороги, постройку 12-дюймового нефтепровода от Умята до Фербенкса и далее к Вальдесу или Кордове на побережье [2]. Все эти «работы» должны обойтись в 200 млн. долл. На реконструкцию Аляскинской железной дороги в 1949/50 бюджетном году отпущено 47 млн. долл. Вокруг всех этих прибыльных проектов идет ожесточенная грызня различных фирм, и этот факт придает специфический привкус всей шумихе вокруг Аляски.

Известно также, что эта шумиха широко использована нефтяными монополиями, заинтересованными в эксплоатации нефтяных промыслов в районе мыса Барроу, имеющих, как утверждает американская печать, большое будущее. Неудивительно, что в Барроу был командирован весной 1949 г. Хенсон Болдуин, который на основе личных наблюдений написал ряд статей, опубликованных в «Нью-Йорк таймс» и предсказывающих

[1] «Saturday Evening Post», Aug. 2, 1947; «Cristian Science Monitor», Oct. 8, 1947.

[2] Пока ограничиваются прокладкой нефтепродуктопровода большого диаметра от одного из портов Чугацкого залива до Фербенкса для питания горючим «комплекса аэродромов долины Танана».

«блестящие перспективы» нового источника «черного золота» в Арктике»[1].

В лондонском журнале «Инглиш спикинг уорлд» некий Роберт Ислингтон поместил очерк, свидетельствующий о том, что печать спекулятивной горячки и типично военного бизнеса лежит также на всех канадско-американских «оборонительных планах». Без всякого учета экономического эффекта и интересов населения была построена Аляскинская военная автодорога («Алькан»). «Огромная автодорога,— пишет Роберт Ислингтон,— простирается на 2450 *км;* одинокая и безлюдная, она проходит через кустарники и леса — широкий и пыльный или же обледенелый памятник тысячам солдат, которые прокладывали эту дорогу. Человек, проехавший по «Алькану», не может забыть войну и солдат, которые с проклятьем прокладывали на Севере эту нить цивилизации». Американские фирмы основательно нагрели руки на этом строительстве, и теперь еще остались следы хозяйничанья спекулянтов: целые лагери каркасных бараков, обшитых толем, сотни и тысячи ржавеющих автомобилей «виллис» и дорожных механизмов... Все брошено, как ненужный хлам. Дельцы знают, если потребуется — военные круги найдут средства для оплаты новых поставок. Сама дорога также находится в запустении. Вывод Ислингтона таков: «таким образом «Алькан» существует только в военных целях, а в перевозках пассажиров и товаров может играть лишь второстепенную роль»[2].

Остается добавить, что, как показывает шумная поездка объединенной группы начальников штабов США во главе с Омаром Брэдли на Аляску (6—16 сентября 1949 г.), военщина инспирирует новую кампанию, имеющую целью протащить через конгресс программу усиления «обороны» Аляски, которая за трехлетие с 1949/50 бюджетного года должна обойтись в 130 млн. долл. В связи с поездкой объединенной группы начальников штабов в печати появились шумные, крикливые заявления о том, что Аляска «совершенно лишена средств обороны и может быть оккупирована в течение одного дня в результате вторжения с воздуха, которое может быть осуществлено даже с минимальными силами». Такое заявление сделал 16 ноября 1949 г. и министр Джонсон. Наглость военных спекулянтов, как мы видим, не имеет пределов.

---

[1] «New York Times Magazine», June 12, 1949.

[2] Американцы хвалились, что Аляскинская автодорога была построена в 1942 г., нето в 8, нето в 6 месяцев. В действительности тогда была лишь вчерне проложена трасса, пригодная лишь для зимней эксплоатации военным автотранспортом. Только в феврале 1948 г. дорога была открыта для неограниченного проезда (по предъявлении водителем 150 долл., а каждым пассажиром — 100 долл., чтобы они не умерли с голоду по дороге). С начала мая до середины июня дорога все же остается непроезжей.

6 ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Изучение Севера нашей планеты имеет громадное значение для прогресса человечества. Великая советская держава, исконные земли которой на протяжении столетий прилегают к Арктическому бассейну, внесла неоценимый вклад в освоение и приобщение к цивилизации обширнейших пространств Крайнего Севера. Именно в советской Арктике человек эпохи Ленина — Сталина, построивший социализм и строящий коммунизм, продемонстрировал свои творческие силы, оживив край, считавшийся еще недавно «снежной пустыней». Но Арктика и поныне еще полна тайн. Хотя сделано много, еще больше предстоит сделать, чтобы окончательно познать ее. Известный советский арктический исследователь Н. Н. Зубов пишет по поводу этих еще не решенных задач, что до сих пор остаются непознанными «сезонные и вековые изменения геофизических элементов, остаются неразрешенными такие важные проблемы, как колебание климата и потепление Арктики и др.». Более того, «даже в наиболее хорошо изученном секторе Арктики — между Гренландией, Северным полюсом и Новосибирскими островами — остается еще много неизвестного». Особенно плохо обстоит дело с исследованием американского сектора Арктики: «Здесь обследована только узкая прибрежная полоса. Остальная часть громадных пространств, в частности района Полюса недоступности, фактически остается и по сию пору совершенно неизвестной». А между тем «изучение Арктики необходимо для развития и использования ее естественно-производительных сил, для понимания метеорологических процессов... для освоения Северного морского пути. Необходимо это изучение и для освоения путей ближайшего будущего — северных воздушных путей, соединяющих Европу и Азию с Северной Америкой» [1].

В таком виде проблемы Арктики предстают перед взором советских ученых: это созидательные, прогрессивные проблемы в интересах всего человечества.

Но мы видели, к чему сводятся те «арктические проблемы», которые изучаются и соответственно решаются американскими экспансионистами. Превращение Арктики в наиболее удобные позиции для нападений на страны Европы и Азии, оборудование плацдармов на огромных пространствах Аляски, Канады, Гренландии, Исландии — вот те цели, которые поставлены главарями американского империализма перед своими «арктическими специалистами». Экспансия и агрессия, порабощение других народов и подчинение их воле американского финансового капитала, надругательство над национальным суверенитетом и независи-

---

[1] Н. Н. Зубов, В центре Арктики, изд. Главсевморпути, 1948, стр. 374—375.

мостью ряда стран и создание постоянной угрозы всем другим странам — таково истинное содержание американских империалистических «полярных концепций».

Анализ накопившегося за последние три года фактического материала, характеризующего планы и агрессивность правящих кругов США, дает достаточно полное основание сделать по крайней мере четыре главных вывода:

1. На Американском Севере заложено то, что можно назвать «первым кругом» американской мировой экспансии. До второй мировой войны США занимали более чем скромное место в Арктике, не имели здесь ни серьезных позиций, ни настоящих баз, и это отвечало тому, что у них здесь нет крупных хозяйственных интересов. В годы войны США умножили и укрепили свои воздушные, военно-морские и военные базы на Аляске и Алеутских островах. За 5 лет, прошедших после войны, они продолжали развивать и расширять эти базы. Кроме того, США сохранили базы, созданные ими во время войны на территории других стран: в Канаде с Ньюфаундлендом, в Гренландии, в Исландии, а после присоединения Дании и Норвегии к Североатлантическому пакту получили возможность строить базы и на территориях метрополий последних двух стран. Так создается обширный «Арктический фронт» для агрессии против СССР и демократических стран Европы и Азии.

2. Активность американских экспансионистов на Севере особо затрагивает интересы всех арктических стран, и в первую голову Советского Союза, создает угрозу их безопасности. Уже один этот факт превращает вопрос об американской экспансии на Севере в острую международную проблему.

3. Полностью выявились стремления американских экспансионистов к установлению своего господства над всей Арктикой, предназначенной всем ходом развития экономики и политики, науки и техники к тому, чтобы стать узлом, средоточием важнейших и кратчайших межконтинентальных воздушных, а быть может, и морских путей ближайшего будущего.

4. За истекшие три года американский империализм добился в результате капитуляции правящих кругов Канады, Великобритании, Дании, Исландии известных успехов в реализации программы установления полного контроля монополистического капитала США над богатейшими северными областями Западного полушария с их огромными естественными ресурсами, в частности с запасами урановой руды. Подобные вожделения тесно связаны с планами монополистических кругов США о подчинении своему контролю всего американского континента, как основной базы в борьбе за мировое господство.

Но все это — мертворожденные планы. Положение коренным образом изменилось после победы китайского народа и образо-

вания Германской демократической республики, после того как СССР стал обладателем атомной энергии, которая уже используется в нашей стране в мирных целях. Для американских империалистов это были тягчайшие удары. До сих пор они обманывали американский народ тем, что подготовляемая ими война будет для США «легкой», «безболезненной» и «безопасной», так как, дескать, США, обладая монополией в области атомного вооружения, смогут наносить удары по всем континентам, используя для этой цели и свои базы в Арктике, а сами останутся неуязвимыми. Теперь США не обладают атомной монополией. Американские империалисты выброшены из Китая, против их планов выступает могучий фронт мира, представляющий большинство человечества. Кроме того, как указал в своем докладе 6 ноября 1949 г. тов. Маленков:

«Прошла пора, когда поджигателям войны удавалось одурачить американский народ тем, что он не будет якобы нести тяжелых жертв войны, что пушечного мяса для войны найдется достаточно в Европе и Азии. Американский народ начинает понимать, что наступило такое время, когда империалисты не смогут воевать руками только других народов. Американский народ начинает понимать, что если поджигатели войны организуют новую бойню людей, то горе матерей, жен, сестер, детей посетит и американский континент. А это страшное горе. В нем неизбежно захлебнутся и утонут поджигатели войны».

Империализм США продолжает свои происки в Северном полушарии; они представляют опасность для всех стран и народов, в том числе и для самого американского народа. Разоблачение этих происков и борьба против них — важная задача всех искренних борцов за мир.

И. Ермашев.

I

АЛЯСКА

ФИЗИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ ОБЗОР АЛЯСКИ

Из книги Э. П. Уокера
„Аляска—крайний континентальный аванпост Америки",
Вашингтон, 1943 [1].

Площадь Аляски составляет примерно пятую часть площади Соединенных Штатов [2]. В этой обширной стране существуют настолько большие различия в характере земной поверхности и климате, что невозможно составить сколько-нибудь удовлетворительное общее ее описание. Обобщения почти наверняка окажутся неточными или бессодержательными.

Мыс принца Уэльского, самая западная оконечность континента Северной Америки, выдается за 168-й меридиан. Таким образом, мыс расположен почти на 650 *км* западнее Гонолулу. Остров Атту, самый западный из Алеутских, расположен почти прямо на север от Новой Зеландии, островов Гильберта и Маршальских, лежащих в южной части Тихого океана.

Согласно последним вычислениям гидрографической и геодезической службы США, протяжение береговой линии Аляски равно 54 551 *км,* из которых около 60% приходится на область архипелага Александра, обычно называемую Юго-восточной Аляской. Напомним для сравнения, что полное протяжение береговой линии Соединенных Штатов равно 85 941 *км.*

Горы Аляски представляют собой в общем северные ответвления более южных горных систем Северной Америки. Хребет Брукса, включая горы Эндикотта, рассматривается некоторыми геологами как продолжение Скалистых гор, но другие полагают, что эта горная система может быть и частью Арктических цепей. Эти горы разобщают внутреннюю часть страны и ее Арктический склон. Аляскинский хребет с хребтом Св. Ильи образуют продолжение цепи Каскадных гор, хорошо известных в Северной Калифорнии, Орегоне и Вашингтоне. Эти горы на Аляске отклоняются на запад и на юго-запад и, по мнению некоторых геологов, продолжаются в виде полуострова Аляски и Алеутских островов, проявляясь далее на западе в виде Японских островов. Другие геологи считают, что горы Аляскинского полуострова и Алеутских островов представляют собою особые цепи. Береговой

---

[1] Walker, E. P., Alaska: America's Continental Frontier Outpost. Smithsonian Institution, Washington, 1943, pp. 4—11.

[2] По данным «Statistical Abstract of the U. S.», 1947, общая площадь Аляски равна 1 518 776 кв. *км,* а за вычетом площади внутренних вод — 1 479 058 кв. *км.* — *Прим. ред.*

хребет Аляски протянулся в западном направлении вдоль побережья и круто обрывается в океан.

По мере продвижения на север вдоль побережья горы постепенно становятся выше и приближаются к урезу воды. Вертикальная граница произрастания леса постепенно понижается, растительность становится менее пышной и густой, причем некоторые виды совершенно исчезают. Однако Юго-восточная и Южная Средняя части Аляски в общем подобны области залива Пюджет-Саунд в штате Вашингтон.

Как правило, там, где несглаженные горы сходятся с морем, его дно также неровно и имеет глубокие подводные долины и крутые пики, причем некоторые из них выходят из воды в виде островов или скал, а другие остаются неглубоко погруженными и создают таким образом угрозу для мореходства. Там, где морской берег очень пологий или плавно выходит из моря, прилегающее дно обычно мелкое. Эти общие правила относятся и к побережью Аляски. Например, существует большая подводная долина, известная как Алеутская впадина, расположенная примерно в 100 *км* южнее Алеутских островов и в общем параллельная их цепи; глубина впадины превышает 7000 *м*.

Климат побережья Аляски, подобно климату других областей, подвержен влияниям прилегающего океана и господствующих воздушных течений. Берингово море, лежащее непосредственно к северу от Аляскинского полуострова и узкой цепи Алеутских островов, представляет собой холодную водную массу с обширными ледяными полями в зимнее время и с преобладанием туманов, дождей, ветров и свирепых бурь во все времена года. Таким образом, климат тех частей Аляски, которые прилегают к Берингову морю и к Северному Ледовитому океану, сильно отличается от климата южного побережья. Относительно теплые воды Тихого океана, омывающие побережье Соединенных Штатов, Британской Колумбии и Аляски, а также теплые, насыщенные влагой субтропические массы воздуха, которые идут в северо-западном направлении на указанные земли, в совокупности определяют их климатические особенности. Низколежащие легкие туманы, преобладающие на Алеутах весной и летом, являются следствием встречи теплого тихоокеанского воздуха с горами Алеут и с холодными водами Берингова моря. Эти контрастные условия вызывают много бурь. Южная часть материкового побережья Аляски подвержена обильным осадкам вследствие встречи теплого, насыщенного влагой воздуха с высокими прибрежными горами. Широко распространено мнение, что так называемое Японское течение, или Куро-сио, является важным фактором образования климата Аляски. Это мнение ошибочно. Исследования показали, что определенного течения, заходящего в северной части Тихого океана столь далеко, вплоть до самой Аляски, в действительности

не существует. Воды, идущие восточнее, являются скорее нерегулярными и неглубокими оттоками Куро-сио. Они не обладают ни достаточным объемом, ни достаточно высокой температурой, чтобы оказывать большое влияние на изменение климата Тихоокеанского побережья Северной Америки. Вероятно, мысль о том, что существует определенное Японское течение вдоль побережья Аляски, возникла из наличия того поверхностного перемещения воды, которое вызывается западными ветрами и которое приносит к некоторым частям побережья Аляски различные плавучие предметы азиатского происхождения.

Область архипелага Кадьяк достаточно удалена от материка и от Берингова моря, чтобы ее климат не определялся в существенной мере холодными водами и льдами севера. С другой стороны, эта область определенно обогревается тихоокеанскими водами, и температура там держится в пределах весьма умеренных. На материке, подальше от побережья, эти влияния менее заметны, однако влага в обилии осаждается на высоких горных вершинах. Вследствие этого образуются ледники и множество потоков.

В приложении (см. в конце сборника) даются характеристики температур и осадков для главнейших пунктов, расположенных в различных частях Территории.

Приливы у побережья Аляски весьма различны. В заливе Возвращения, близ г. Энкоредж, разность уровней прилива и отлива временами достигает 13 *м,* так что бо́льшая разность бывает только в заливе Фунди[1]. Прилив и отлив следуют в такой быстрой последовательности, что в заливе Возвращения иногда наблюдается явление «бор», когда вода идет стеною. На верхних концах некоторых длинных фьордов Юго-восточной Аляски разность между приливом и отливом достигает 7 *м.* Вдоль большой части океанского побережья указанной области, а также океанского южного побережья разности приливов и отливов примерно равны 4,5 *м*; на Алеутских островах разность не достигает и 2 *м,* причем приливы очень нерегулярны и часто бывают только раз в сутки. На побережье Берингова моря частота и размеры приливов очень нерегулярны, причем максимальная разность обычно не доходит до 3 *м;* исключение составляют верховья некоторых бухт, где эта разность может быть больше. На побережье Северного Ледовитого океана временами приливов вовсе не наблюдается; временами же разность приливов и отливов достигает там нескольких десятков сантиметров, а на протяжении нескольких месяцев происходят изменения уровня моря, вызываемые преимущественно ветрами.

---

[1] Залив Фунди расположен на Атлантическом побережье Канады. Он врезается с юго-запада между провинциями Новая Шотландия и Новый Брауншвейг и считается местом наиболее высоких в мире приливных волн.— *Прим. ред.*

У скалистых участков побережья с узкими извилистыми фьордами, скалами и рифами мореходы должны быть обеспечены средствами для определения своего положения в любое время. Для этой цели на берегах Аляски установлено лишь небольшое число маяков, а в основном для этого служит множество малых огней, расположенных на выдающихся ориентирах. Эти малые огни обычно называются «мигалками» и горят ночью и днем. «Мигалки» очень невелики, их видимые размеры соответствуют примерно огоньку спички, так что днем их заметить трудно, однако ночью они распознаются за много миль. Аляскинские фарватеры обставлены и другими навигационными средствами. Гидрографическая и геодезическая служба США постоянно ведет съемку судоходных вод Аляски, так что, вероятно, в будущем наконец обеспечит точные карты всей прибрежной зоны этой территории.

В областях Внутренней, Арктической и Алеутской обширные безлесные пространства носят название тундры. Эти ровные или холмистые равнины, часто с выходами скалистых пород, покрыты низкой растительностью, причем растительный покров в различных местностях сильно разнится. В некоторых местностях покров состоит из низкого кустарника, многолетних и однолетних растений, в том числе трав, достигающих колен. В других местностях покров состоит преимущественно из трав, травовидных и других мелких растений, а кустарник отсутствует. «Оленьи мхи» (ягели) в разной степени входят во все почти разновидности тундровых растительных ландшафтов. В некоторых местностях они являются преобладающей формой растительности или, по крайней мере, занимают значительные пространства, причем другие низкорослые растения вкраплены между ними. По широким речным равнинам, в частности по Юкону и Кускоквиму, разрастаются грубые травы, травовидные растения, ивняк. Строго говоря, эти местности не являются тундрами, но их часто так называют. Другого рода безлесные местности, очень распространенные на Аляскинском полуострове и в других областях, характеризуются растительным покровом, состоящим из травянистых кочек, основная плотная масса которых возвышается иногда на 30—45 *см* над окружающей бесплодной местностью. Издали такая местность представляется неровным полем, покрытым травой; ходить по ней чрезвычайно затруднительно.

Все части Аляски расположены в таких высоких широтах, что там весьма определенно заметны удлинение дня и сокращение ночи летом и обратные явления зимой. Даже на южном побережье в середине лета ночью никогда по-настоящему не темнеет, и пение птиц слышно всю ночь напролет. Зимой картина обратная: время дневного света коротко, а ночи длинны. Разумеется, чем севернее, тем длиннее дни летом и короче зимой.

Летом южнее Полярного круга солнце не стоит на небе круглые сутки, но восходит значительно севернее, чем на востоке, идет по небу по дуге, которая лишь несколько короче окружности, и заходит значительно севернее запада. Зимой, когда земная ось наклонена в другую сторону, солнце восходит гораздо южнее востока, и, прочертив очень короткую дугу над горизонтом, садится гораздо южнее запада. В пределах же Полярного круга солнце вовсе не восходит в течение некоторого периода, продолжительность которого меняется в зависимости от широты места.

За среднее поясное время в Юго-восточной Аляске, за исключением окрестностей Кетчикана, принято время 135° з. д., которое на 1 час отстает от сиетлского времени и на 4 часа от среднего восточного времени США. Основная часть территории Аляски имеет среднее поясное время, отстающее от среднего восточного времени США еще на 1 час., т. е. в общем на 5 час. На Алеутских островах время уже на 6 час. отстает от среднего восточного поясного времени. На западном конце этой островной цепи, который лежит уже за 180° з. д., время должно было бы итти на одни сутки впереди времени всего Западного полушария, но здесь международная календарная граница обведена вокруг оконечности островной дуги, чтобы не пересекать ее.

Летнее время является периодом усиленной жизнедеятельности как животных, так и растений. Люди стремятся до предела использовать часы дневного света для своих дел, а животные размножаются и тучнеют, готовясь к наступлению зимы. Вегетация растений идет с исключительной быстротой в условиях длинных дней и в общем теплой летней погоды. Зимой многие виды человеческой деятельности по необходимости сильно сокращаются[1]. Некоторые животные впадают в спячку, а другие сильно сокращают жизнедеятельность.

Во внутренней части страны в летние месяцы настоящим бичом является мошкара. Местные старожилы говорят, что «мошкары на Аляске — тьма: надо бы больше, да девать некуда, разве что выведут породу помельче».

---

[1] Причина этого заключается не столько в природных условиях, сколько и в крайней неразвитости, в колониальной отсталости хозяйства Аляски, где есть лишь одна крупная отрасль обрабатывающей промышленности — рыбоконсервная, которая носит, как и добывающая промышленность Аляски, узко сезонный характер. — *Прим. ред.*

РАЙОНЫ АЛЯСКИ

Из книги Дж. Сундборга „Возможности на Аляске", Нью-Йорк, 1946 [1]

Повидимому, одной из многих проблем, в отношении которых у географов нет единого мнения, является вопрос, на сколько районов следовало бы разделить Аляску. Ряд географов считает, что Аляска состоит из трех основных районов, другие полагают, что из пяти, шести и даже семи. Однако намечаемые таким путем районы слишком крупны для нашей цели, которая заключается в попытке осветить Аляску и предоставляемые ею возможности. Поэтому автор разрешает себе рассмотреть около двадцати различных ареалов Аляски, которые, строго говоря, вовсе не являются районами, а чем-то таким, что можно было бы назвать «транспортными провинциями», потому что они выделены на основе существующих путей сообщения.

ЮГО-ВОСТОЧНАЯ АЛЯСКА

Эта часть Территории, ближе других расположенная к Тихоокеанскому Северо-западу Соединенных Штатов, имеет свой особый характер и совершенно не похожа ни на одну другую часть Аляски. Она своеобразна настолько, что когда бы ни поднимался вопрос о предоставлении Аляске прав штата, наверняка найдется человек, выступающий с тем предложением, что из Аляски следовало бы создать два штата — Аляску собственно и Юго-восточную Аляску. Следует заметить, что постоянное население Аляски называет эту часть территории Юго-восточной Аляской в том же самом смысле, в каком употребляются наименования Северная Каролина или Западная Виргиния, так что определение «Юго-восточная» указывает не только на положение, но и на качественное отличие. Вследствие того, что в ее пределах находятся главный город Джуно и около трети населения всей Аляски, Юго-восточная Аляска имеет значительное влияние на экономическую и политическую жизнь Территории. Ее в шутку называют таким хвостом, который вертит собакой. Постоянные жители Внутренней Аляски склонны негодовать по поводу того факта, что «Пенхендл» [2] представляет собой часть Аляски. Рассказывают об одном старожиле золотоискателе,

---

[1] George Sundborg, Opportunity in Alaska. McMillan, N. Y., 1946. The Alaska Country Mile by Mile, pp. 221—270.

[2] Узкую прибрежную область Юго-восточной Аляски в просторечии называют Panhandle — «ручка сковороды», сравнивая основную часть страны со сковородкой или с лотком для промывки золотоносного песка. В результате

который после многих лет работы в отдаленных районах Аляски впервые побывал «во внешнем мире». По возвращении к своим старым друзьям золотоискателям этот старожил передавал — естественно, в несколько неблагожелательном свете — свои впечатления о толкотне и суматохе цивилизации, об оживленном движении, шуме, человеческой давке. Когда его спросили, наконец, как далеко он путешествовал, старожил ответил: «До самого Джуно дошел».

Юго-восточная Аляска, хотя и невелика по сравнению со всей Территорией, имеет довольно значительные размеры. Наибольшее протяжение Юго-восточной Аляски — около 600 *км*, а ширина — 200 *км*; площадь ее — 92 тыс. кв. *км*[1]. Эта площадь немного больше совокупной площади штатов Нью-Гэмпшир, Вермонт, Массачусетс, Род-Айленд и Коннектикут. Значительная доля привлекательности, а равно и экономической ценности Юго-восточной Аляски обусловлена поразительным сочетанием высоких гор и моря — двух условий, не часто встречающихся в столь тесном сочетании. Снежные вершины гор Аляски представляют величественное зрелище, а соленые сверкающие воды Тихого океана заполняют их опустившиеся долины, образуя многочисленные фьорды и узкие проливы. Более половины площади Юго-восточной Аляски состоит из островов, которые море отделило от континента. Узкая полоса материка представляет собою только крутой западный склон Берегового хребта, по вершинам которого проходит граница между Аляской и Британской Колумбией. Крутизну и суровый характер этого побережья можно оценить, лишь учитывая высоты ряда вершин Берегового хребта — 3—4,5 тыс. *м* — в сочетании с близким расстоянием их от моря — всего 25—40 *км*. В Юго-восточной Аляске почти нет ровных мест, за исключением немногих узких долин, которые расположены достаточно высоко и поэтому избежали превращения во фьорды. На большей части этого побережья «берег» представляет просто линию, где склон горы исчезает под водой. Столь изрезанная линия побережья образует многочисленные глубокие и хорошо защищенные гавани, где может совершаться разгрузка даже больших морских судов[2].

второй мировой войны «Пенхендл» утратил значительную долю своего влияния на дела Аляски в пользу Южной Средней ее области, где обосновалась военщина. — *Прим. ред.*

[1] Сундборг в своем обзоре дает очень скудные сведения о населении областей и населенных пунктов Аляски. По данным Хильшера, члена той же комиссии по развитию Аляски, которую возглавлял Сундборг, численность населения Юго-восточной Аляски в 1948 г. — 30 тыс., из них 6 тыс. индейцев. — *Прим. ред.*

[2] Изрезанность побережья Юго-восточной Аляски хорошо характеризуется протяжением ее береговой линии — до 33 тыс. *км*; таким образом, на каждые 3 кв. *км* ее суши приходится 1 *км* берега. Область имеет, как указано выше, всего 600 *км* в длину. — *Прим. ред.*

Система крупных и мелких островов, образующих большую часть Юго-восточной Аляски, называется архипелагом Александра. Трудно сказать, сколько здесь островов, — несомненно, их тысячи [1]. Наиболее важные из крупных островов: о. Баранова площадью в 4162 кв. *км*, о. Адмиралтейства — 4320 кв. *км*, о. Чичагова — 5449 кв. *км*, о. Принца Уэльского — 5780 кв. *км* и о. Ревильяхихедо [2]—2900 кв. *км*. Так как эти острова представляют предгорья Берегового хребта, большая часть их не поднимается столь круто, как материковая часть побережья Юго-восточной Аляски, хотя в центральных частях большинства островов имеются весьма внушительные горные цепи. Городок Кетчикан расположен на о. Ревильяхихедо. При открытии испанцы назвали его по имени графа Ревилья-и-Хихедо, который был вице-королем Мексики и нес ответственность за экспедицию, отправленную для исследований этих мест. Ревильяхихедо представляет одно из немногих испанских названий, сохранившихся в этой части мира. Большая часть островов имеет русские названия, хотя такие названия, как «Адмиралтейство», «Дуглас» или «Принц Уэльский», напоминают о прежних британских плаваниях в этих водах. Городок Ситха расположен на острове Баранова, Питерсбург — на острове Митькова, Врангель — на острове Врангеля. Ни на одном из других островов нет более крупных поселений, чем деревни индейцев. На материке есть небольшие городки — Хайдер, Джуно, Скагуай и Хэйнс.

Юго-восточная Аляска располагает лишь одним шоссе, соединяющим ее с внешним миром; эта дорога идет от Хэйнса к Аляскинскому шоссе. Это «Хэйнсское спрямление» длиной в 256 *км* в настоящее время находится в состоянии не особенно хорошем, но служит удобной трассой [3]. Хэйнсское шоссе соединяется с Аляскинским шоссе в юго-западной части территории Юкон, примерно в 174 *км* западнее Уайтхорса на пути к озеру Клюан. На северо-запад от этой точки дорога ведет во Внутреннюю Аляску, а на юго-восток — в Соединенные Штаты. Вероятно, не потребуется продолжительного срока для того, чтобы от Скагуая распространилась примыкающая к нему система дорог для связи с Хэйнсом. В конце концов, надо полагать, и Джуно получит сухопутную связь со Скагуаем вдоль побережья Линнского фьорда, хотя эта трасса отличается чрезвычайными трудностями в инженерном отношении.

---

[1] Названия имеют около 1100 островов. — *Прим. ред.*

[2] Старое испанское название этого острова американцами произносится совершенно искаженно. В русской транскрипции иногда пишется раздельно «Ревилья-Гигедо». — *Прим. ред.*

[3] Хэйнсское шоссе имеет стратегическое значение для переброски грузов и пассажиров кратчайшим путем с морского транспорта на северную часть Аляскинского шоссе. — *Прим. ред.*

Мало вероятно, чтобы остальные из существующих городков Пенхендла когда-либо связались между собой сетью шоссейных дорог. Во-первых, городки эти расположены не на материке, а на островах, отделенных от материка широкими морскими проливами. Во-вторых, природа создала на всем протяжении морского побережья Юго-восточной Аляски высокий горный барьер, сильно расчлененный в сотне мест запутанной сетью фьордов. Фьорды исключают постройку шоссейных дорог вдоль побережья, а горные хребты преграждают доступ в глубь материка. Если бы с большими трудностями шоссейные дороги были построены по долинам рек Стахин (Стикин) или Таку, то все же оказались бы необходимы паромы для достижения любого из городков, упомянутых выше. В лучшем случае подобные дороги были бы открыты для движения только в течение немногих летних месяцев вследствие весьма значительных снежных осадков в пределах Берегового хребта. Современное и будущее население Юго-восточной Аляски правильно сделает, если примирится с использованием лишь морского и воздушного транспорта и, возможно, автомобильного парома, который соединит все городки этого района с сетью безрельсовых дорог материка — на юге через Принс-Руперт, а на севере через Хэйнс — с транспортной системой Аляскинского шоссе.

Эта часть Аляски имеет также единственную железную дорогу, получившую довольно большую известность вследствие чрезвычайно трудных условий ее эксплоатации, мешавших ее использованию для доставки всего, что требовалось при постройке Аляскинского шоссе. Эта узкоколейная железная дорога «Уайт-Пасс энд Юкон» соединяет Скагуай с Уайтхорсом и имеет протяжение в 178,6 *км,* из которых 32 *км* находятся в пределах Аляски. Временно (в период войны с Японией на Тихом океане. — *Ред.*) эксплоатация этой железной дороги, принадлежащей британскому капиталу, находилась в руках военного министерства США. Стахин — единственная крупная река, прорезавшая себе путь через Береговой хребет и тем самым дающая Юго-восточной Аляске доступ во внутренние районы этой части Северной Америки. Река Стахин судоходна на протяжении 260 *км* от устья до Телеграф-Крика в Британской Колумбии. Река Таку также судоходна не только до границы с Британской Колумбией, но и на небольшом протяжении за линией аляскинско-канадской границы.

За исключением наиболее высоких горных вершин, вся Юго-восточная Аляска покрыта густым лесом. Леса Юго-восточной Аляски состоят преимущественно из западной цуги («гемлока») и ситхинской ели. Высота ситхинской ели превосходит 60 *м,* а в обхвате деревья достигают 4,25 *м.* Вертикальная граница распространения леса колеблется примерно от 1000 до 1100 *м* на

островах, имеющих более мягкий климат вследствие того, что они находятся дальше от материка, до 300 *м* над уровнем моря в районе Скагуая. Вокруг комлей деревьев растет переплетающийся подрост из кустарников, вьющихся растений, колючих чортовых клюшек; все покрывая, стелется толстый ковер мхов, папоротников и лишайников, напитанный водой, как губка. Лесные пожары неизвестны в этой части Аляски, так как растения, почва, даже воздух всегда сильно насыщены влагой вследствие того, что здесь выпадает такое огромное количество осадков, которое встречается только в тропиках[1]. Ничто здесь не гниет, ничто не разлагается, и на земле перекрещиваются стволы и ветви упавших деревьев, образующие завалы, которые создались в течение ряда столетий. Даже на ровных участках сухопутные передвижения чрезвычайно затруднительны, если не считать полутора с небольшим тысяч километров троп, проложенных в этом районе. Основным средством передвижения по Юго-восточной Аляске являются лодки, а не ноги.

Юго-восточная Аляска достопримечательна своими ледниками. Десятки этих весьма крупных ледовых рек так расположены, что даже случайный посетитель не может не увидеть их. Ширина здешних ледников колеблется от 0,8 до 6,5 *км*. В самой крайней северо-западной части Юго-восточной Аляски есть местность, не имеющая себе подобных, которая состоит из Ледникового залива (Глешьер-Бей) и окружающих его ледников и гор. Сам Ледниковый залив представляет собой огромный фьорд, вдающийся со стороны Ледяного (Ледового) пролива в глубь суши примерно на 100 *км*. Со всех сторон, с суровых гор, окружающих Ледниковый залив, в него стекают крупные, поразительной красоты ледники. По исследованиям, произведенным одной научной экспедицией, считается, что в этой группе ледников один лишь ледник Мюра отдает в сутки около 4,25 млн. куб. *м* льда. Большинство этих ледников отступает, причем некоторые из них довольно быстро, так что характер местности постепенно изменяется. Морские суда, плавающие в Ледниковом заливе, в настоящее время могут проникать в него гораздо дальше, чем смогли проникнуть корабли Ванкувера, исследовавшие этот залив в 1794 г. Действительно, конец одного ледника, находящегося в глубине Ледникового залива, отступил так далеко, что несколько лет назад морские воды фьорда проникли в глубь суши за пределы аляскинско-канадской границы. Тем самым Канада получила здесь весьма небольшой участок «морского побережья» и в формально-географическом смысле отрезала Юго-

---

[1] На юге острова Баранова, в пункте Порт-Уолтер, среднегодовые осадки достигают без малого 6000 *мм*. В большинстве других местностей Юго-восточной Аляски среднегодовые осадки колеблются от 2000 до 4000 *мм*. — *Прим. ред.*

восточную Аляску от какого бы то ни было сухопутного соединения с остальной частью Территории.

Участки побережья площадью свыше 800 тыс. *га*, окружающие Ледниковый залив, были превращены в резервацию. Этот «национальный заповедник» по своей красоте и доступности для регулярных пароходных линий, несомненно, станет выдающимся объектом туризма, если министерство внутренних дел окажется в состоянии убедить конгресс предоставить фонды для развития заповедника, чего оно не смогло, однако, добиться в течение двух последних десятилетий.

Подавляющая часть экономической деятельности в Юго-восточной Аляске связана с рыболовством и рыбоконсервной промышленностью, причем значительную роль играют также добыча золота, служба в администрации, лесная промышленность, пушное звероводство и обслуживание туризма. Население Юго-восточной Аляски — городское даже в большей степени, чем в остальной части Аляски. Жизнь сосредоточена вокруг полудюжины городков, считая только самые крупные, и многих индейских деревень. Только весьма немногие живут вне групповых поселений.

Более двух третей всей площади Юго-восточной Аляски находятся в пределах Тонгасских национальных лесов, самых крупных из тех лесных массивов, которые находятся где-либо в ведении Лесной службы Соединенных Штатов. Тонгасские национальные леса не находятся «под замком», но предоставляются для любого разумного пользования на условиях, предписанных министерством сельского хозяйства [1].

Кетчикан [2] — «первый город» Аляски в силу его расположения почти на самом юго-восточном конце Территории, на расстоянии 1207 *км* к северо-западу от Сиетла, если пользоваться морскими сообщениями. Жители Кетчикана заняты рыболовством и работой в рыбоконсервной промышленности. Торговая палата Кетчикана сообщит вам, что десять консервных заводов Кетчикана дают больше лососевых консервов, чем какой-либо другой город во всем мире. Кетчикан имеет также лесопильный завод, оснащенный современной техникой, крупную базу береговой охраны [3], несколько складов-холодильников, верфь для постройки и ремонта небольших морских судов. Речка Кетчикан-Крик, проте-

[1] Население слишком мало, а леса слишком мощные, чтобы хищение могло повлиять хотя бы на их прирост; возить похищенный лес далеко не имеет смысла, лесные пожары здесь невозможны, так что и стеречь нечего. — *Прим. ред.*

[2] Население Кетчикана, по оценке на 1947 г., — 6 тыс. человек, а на 1949 г. — 7 тыс. — *Прим. ред.*

[3] Во время войны на Тихом океане управление этой базой было передано военно-морскому министерству. С июля 1941 г. по октябрь 1942 г. здесь была военная гидроавиабаза с гарнизоном до 900 человек; в 1948 г. было решено перевести базу береговой охраны в Джуно. — *Прим. ред.*

кающая через центральную часть города, представляет значительный интерес для туристов, особенно в период, когда массы лососей с силой устремляются вверх против течения для метания икры. Предприятия общественного пользования (водопровод, электростанции, канализация) принадлежат муниципалитету. Электроэнергия в Кетчикане стоит дешевле, чем в каком-либо другом месте Аляски, а душевое потребление электричества в Кетчикане выше, чем где-либо под американским флагом [1]. На север и на юг от Кетчикана проходит Тонгасское шоссе, которое представляет собой хорошую дорогу с гравийным покрытием общей длиной в 37 *км*. Это шоссе открывает доступ к ряду весьма привлекательных районов для отдыха и к типичной индейской деревне Саксман.

Врангель [2], старейший после Ситки город Юго-восточной Аляски, расположен у входа в устье Стахина. Находясь примерно в 160 *км* севернее Кетчикана в хорошо защищенной гавани, Врангель имеет несколько небольших рыболовных, консервных и лесопромышленных предприятий. На коротком Врангельском шоссе стоит Врангельский институт — большая школа-интернат, принадлежащая управлению по индейским делам. Во Врангеле можно видеть превосходное собрание тотемных столбов и других памятников культуры индейцев-тлинкитов (колошей).

Питерсбург [3] отличается от большинства городов Юго-восточной Аляски тем, что в его окрестностях нет индейской деревни [4]. Население главным образом состоит из рыбаков скандинавского происхождения. В Питерсбурге имеется крупный холодильник, рыбо- и крабоконсервные заводы. Недавно сгорел завод, вырабатывавший консервы из креветок. Питерсбург — центр пушного звероводства Юго-восточной Аляски. В близких к нему районах на островах и на материке находится около шестидесяти звероферм. Здесь имеется также опытная станция по пушному звероводству, принадлежащая Аляскинскому университету. Питерсбург, лежащий на полпути между Кетчиканом и Джуно, расположен в северной части Врангелевых узостей, этой хорошо известной части Внутреннего прохода (Inside Passage). Врангелевы узости имеют в длину 34 *км*, а в ширину местами сужива-

---

[1] Однако местные ресурсы гидроэнергии (133 тыс. *квт*) используются в ничтожной степени. — *Прим. ред.*

[2] Население Врангеля, по оценке на 1949 г., — 1,2 тыс. человек. — *Прим. ред.*

[3] Население Питерсбурга, по оценке на 1949 г., — 1,35 тыс. человек. — *Прим. ред.*

[4] Имеется в виду пригород, населенный индейцами и представляющий собой своеобразное гетто; такая индейская деревня, чрезвычайно грязная, состоящая из полуразвалившихся избушек, крайне переполненная, является необходимым спутником аляскинского городка. Однако, по свидетельству Э. Херрона (см. отрывок из его книги в этом сборнике), в Питерсбурге такая деревня как раз есть (см. стр. 150). — *Прим. ред.*

ются до 90 *м*[1]. Митьковское шоссе проходит вдоль Врангелевых узостей на протяжении 18 *км*.

Джуно[2], находящийся в 1616 *км* к северо-западу от Сиетла, во время проведения ценза 1940 г. был самым крупным городом Аляски. Однако с тех пор, вероятно, он был превзойден в этом отношении Энкореджем, а, повидимому, также и Фербенксом. Джуно остается «столичным» и самым космополитичным из городков Аляски, с таким стилем жизни и такой активностью, какие в Соединенных Штатах свойственны лишь городам с населением примерно вдесятеро большим. В качестве главного города Джуно служит резиденцией всех органов территориальных властей и почти всех органов федерального правительства на Аляске. Важнейшей отраслью промышленности этого города владеет хорошо известная компания «Аляска Джуно Голд Майн», предприятия которой бездействовали в то время, когда писалась эта книга[3].

В Джуно имеются крупный склад-холодильник и лесопильный завод. Джуно играет важную роль в качестве центра торговли и обслуживающих отраслей для обширного района, в котором ведется добыча полезных ископаемых, рыболовство с рыбоконсервной промышленностью и пушное звероводство. Среди достопримечательностей Джуно имеются: музей Аляски, городской парк, расположенный естественным амфитеатром, и окружающий район гор, ледников и озер, изобилующий превосходными видами. «Ледниковое» шоссе, ведущее к северу от Джуно, имеет в длину 47 *км*[4]. Однако, считая различные петли, ответвления и спрямления, в окрестностях Джуно имеется около 130 *км* дорог, пригодных для автодвижения.

Дуглас[5] расположен напротив Джуно через пролив Гастино и соединен с Джуно шоссе и мостом. В Дугласе расположены знаменитые шахты Тредуэлла, которые дали на 66 млн. долл. золота, прежде чем были заброшены в 1917 г. вследствие затопления их морем. В Дугласе имеется и небольшой завод лососевых консервов. Вдобавок Дуглас пользуется довольно дурной славой, будучи местом поздней ночной жизни Джуно. Предложение

---

[1] «Внутренний проход» русские более удачно назвали «Проливами». В настоящее время ведутся большие работы по расширению и углублению Врангелевых узостей, улучшению навигационной обстановки и т. д. — *Прим. ред.*

[2] Население Джуно, по оценке на 1947 г., — 6,5 тыс. человек, а на 1949 г. — 7 тыс. Во время войны в Джуно был размещен 10-тысячный армейский гарнизон и такой же численности флотский гарнизон. — *Прим. ред.*

[3] Они неизменно бездействуют и в 1949 г., прекратив даже вторичную обработку ранее отброшенной перемолотой породы, которая велась в 1946 г. — *Прим. ред.*

[4] Ледниковое шоссе ведет к крупному аэропорту Менденхолл, сооруженному на моренной гальке у подножья одноименного ледника. — *Прим. ред.*

[5] Население Дугласа, по оценке 1947 г., — 525 человек. — *Прим. ред.*

«Пошли в Дуглас» можно услышать в тихом ночном воздухе перед дверьми почти всех кабаков в Джуно, когда время идет к их закрытию.

Хэйнс[1] красиво расположен на морском побережье у конца шоссейной дороги, ведущей из Юго-восточной Аляски во Внутреннюю. Здесь находился небольшой гарнизон армии США в Чилкутских казармах, которые были единственной военной базой Аляски до 1940 г. Расположенная поблизости Чилкутская долина представляет район, имеющий некоторое потенциальное сельскохозяйственное значение и пользующийся местной известностью за свою превосходную землянику[2].

Скагуай[3] находится в глубине Линнского фьорда, в 1770 *км* северо-западнее Сиетла. Долгое время Скагуай служил в качестве железнодорожных ворот северной части Британской Колумбии и территории Юкон, т. е. выполняя функцию, унаследованную со времен золотой горячки, когда многие тысячи искателей счастья прошли этим путем, пользуясь более примитивными средствами сообщения. В начале войны на Тихом океане бурно развертывавшееся строительство военных сооружений в районе Уайтхорса, с которым связан Скагуай, создало для последнего условия известного оживления. Позднее Скагуай вернулся к своему нормальному уровню деятельности.

Ситха[4] расположена примерно в 160 *км* западнее линии основных морских сообщений, проходящих через Юго-восточную Аляску. Однако она регулярно посещается морскими пароходами из Сиетла и небольшими судами из Джуно. Этот живописный порт долгое время был главным городом Аляски как при русском режиме, так и после перехода во владение Соединенных Штатов. Осталось немало свидетельств того, что Ситха принадлежала русским, включая старую русскую церковь в центре города. Ситха имеет завод лососевых консервов и лесопильный завод. Городок испытал наибольший экономический подъем, когда в 1940 г. здесь была создана важная база военно-морского флота[5]. На окраине города находятся Ситхинский национальный монумент[6] и необычайно красивая коллекция тотемных столбов. Другой до-

---

[1] Население Хэйнса, по оценке 1947 г., — 400 человек. Военная зона Хэйнса называется Форт-Сьюард. — *Прим. ред.*

[2] Чилкутская долина пользуется более широкой известностью из-за крупного военного аэропорта Клукван. — *Прим. ред.*

[3] Население Скагуая, по оценке 1947 г., — 750 человек. Здесь имеется военная зона. — *Прим. ред.*

[4] До 1867 г. Ситха называлась Ново-Архангельск. Население Ситхи, по оценке 1947 г., — 2 тыс. человек. — *Прим. ред.*

[5] Речь идет о базе гидросамолетов на островке Японском у Ситхи (обошлась в 32 млн. долл.) с военно-морским гарнизоном в 2200 и с армейским гарнизоном в 3200 человек в Форт-Рэй. — *Прим. ред.*

[6] Речь идет о здании правителя Российской Америки и о православном соборе — *Прим. ред.*

стопримечательностью Ситхи является школа для туземцев имени Шелдона Джексона, руководимая пресвитерианской миссией. Замечательно расположение Ситхи, находящейся в бухте усеянного островками Ситхинского залива и обращенной к открытому Тихому океану. Вулканический, с классическими линиями горы Фудзиямы конус горы Эчком представляет бросающуюся в глаза особенность картины побережья и моря, если смотреть из города.

Из еще более мелких городков Юго-восточной Аляски заслуживает внимания *Хайдер*[1] как аляскинский центр пограничного с Канадой горнопромышленного района Портлендского фьорда. До последнего времени основная часть добычи из этого района поступала из Стюарта в Британской Колумбии, находящегося на противоположном берегу этого фьорда. На западном побережье острова Принца Уэльского самым важным городком является *Крейг*[2], расположенный на расстоянии 177 *км* от Кетчикана, если пользоваться морским сообщением. Население Крейга занимается торговлей, рыболовством и работой на консервных заводах, а также на лесозаготовках; половину населения составляют индейцы.

Клавок и *Хайдабург*, расположенные поблизости, относятся к наиболее крупным индейским деревням Юго-восточной Аляски. Такими же деревнями являются: *Хуня, Кейк, Ангун и Тенаки*. В 1944 г. Хуня жестоко пострадала от пожара. *Порт-Александер*[3] — городок, служащий стоянкой рыболовных тралеров, расположенный на южной оконечности острова Баранова. Постоянное население Порт-Александера — 40 жителей; численность их ежегодно возрастает вдесятеро в тот период, когда крупные косяки лососевых быстро проходят мимо мыса Оммани. Благополучное поселение *Метлакатла*[4], в котором живут исключительно

---

[1] Население Хайдера, по переписи 1939 г., — 72 человека. — *Прим. ред.*

[2] Население Крейга, по оценке 1947 г., — 500 человек. — *Прим. ред.*

[3] Население (по переписи 1939 г.): Клавок — 455, Хайдабург — 348, Хуня — 716, Кейк — 419, Ангун — 342, Тенаки — 188 человек. С VII-1941 по VII-1943 г. близ Порт-Александера, в Порт-Армстронге была гидроавиабаза (гарнизон 50 человек). — *Прим. ред.*

[4] Индейский поселок на острове Аннетты, о котором пишет автор, называется, собственно говоря, Новая Метлакатла (население в 1939 г. — 674 человека), в отличие от индейской деревни Метлакатла, расположенной в Британской Колумбии, немного севернее Принс-Руперта. Индейцы-цимшяны, населяющие Новую Метлакатлу, выведены из канадской Метлакатлы в 1887 г. английским миссионером Дунканом, организовавшим общинное рыбацкое хозяйство и поднявшим культурный уровень цимшянов. Эта деятельность миссионера вызвала недовольствие в епархии, в результате чего исконные индейские земли и угодья были отняты у обитателей канадской Метлакатлы как якобы «церковные». Правительство США, стремясь заселить Аляску и заработать авторитет за счет канадцев, разрешило цимшянам Метлакатлы поселиться на теперешнем месте и объявило о. Аннетты рыболовецким заказником. Всевозможные «белые» проходимцы неоднократно пытались споить и обобрать общину цимшянов, но до сих

индейцы-цимшяны, расположено на острове Аннетты, примерно в 24 *км* южнее Кетчикана. Со своей чистой городской площадкой, с принадлежащими муниципалитету заводом лососевых консервов и рыболовными ловушками, которые весьма содействуют успеху муниципального хозяйства, а также благодаря лесопильному заводу и розничному магазину, принадлежащим кооперации, Метлакатла представляет образец того прогресса, который может быть достигнут при благоприятных условиях остальным коренным населением Аляски, стоящим на более низкой ступени развития.

Густавус, известный также под названием Строуберри-Пойнт[1] (Мыс Земляничный), и *Пеликан-Сити*[2] — два небольших поселка Юго-восточной Аляски, возникшие недавно и имеющие благоприятные перспективы развития. Густавус, расположенный в глубине Ледяного пролива, западнее Джуно, представляет, быть может, наилучший сельскохозяйственный район в этой части Аляски и является также местом расположения крупной авиабазы. Дальнейшие попытки развития животноводческих ферм в этом районе были приостановлены включением всех окружающих сельскохозяйственных земель в расширенные границы «Национального монумента» Ледникового залива[3]. Пеликан-Сити, расположенный в заливе Лисянского, в 200 *км* западнее Джуно, представляет собой хорошо оборудованный рыболовный порт с заводом лососевых консервов, со складом-холодильником и рефрижераторной установкой, а также со средствами для обслуживания рыболовных судов.

АЛЯСКИНСКИЙ ЗАЛИВ[4]

Между мысом Спенсера, что западнее Джуно, и устьем реки Медной, ниже Кордовы, на протяжении 540 *км* дугообразно тянется открытое морское побережье Аляскинского залива. Этот

пор терпели в этом неудачу. Эта община является, таким образом, одним из 2—3 небольших относительно благополучных островков среди погибающего от голода и болезней индейского населения Тихоокеанского Северо-запада Америки. Как редкое исключение из общего правила, Метлакатла его только подтверждает. Следует также обратить внимание на исключительно низкий естественный прирост среди индейцев-цимшян Аляски, 80% которых живут в Метлакатле, — 0,35 на 1000 человек в среднем за год за период 1920—1929 гг. (см. примечание на стр. 146 и 147). Со времени второй мировой войны угрозой для относительного благополучия цимшянов Метлакатлы является крупная военная авиационная база Аннетт-Айленд (в 1949 г. две взлетно-посадочных полосы по 2150 *м* и гидроавиабаза), потому что гарнизон такой авиабазы может достигать значительных размеров, а разнузданность и гнусное отношение американской военщины к «цветным» людям хорошо известны. — *Прим. ред.*

[1] Население — 27 человек (1939 г.).— *Прим. ред.*

[2] Население — 48 человек (1939 г.). Неподалеку — гидроавиабаза Порт-Алторп (гарнизон — 110 человек в 1941—1943 гг.). — *Прим. ред.*

[3] Связано с постройкой близ Густавуса крупной авиабазы. — *Прим. ред.*

[4] Согласно классификации БСАМ (Н. Н. Зубова и А. В. Эверлинга), «Аляскинский залив» не может быть выделен из акватории Алеутского бассейна Тихого океана и, строго говоря, такого «залива» не существует. — *Прим. ред.*

район может быть уподоблен Юго-восточной Аляске, лишенной островов архипелага Александра, служащих ей защитой. И результат получается совершенно другой. Господствующие западные и юго-западные ветры, за которыми лежат 8 тыс. с лишним километров открытых океанских просторов, достаточных, чтобы ветрам набрать силы, яростно обрушивают на побережье воды северной части Тихого океана. Морю, встретившему преграду в скалистых выступах побережья, некуда податься, кроме как в высоту, что оно и делает, нанося удары, вздымаясь валами, вспучиваясь, производя различные неописуемые, но весьма мощные движения водных масс, которые превращают Аляскинский залив в мало приятную часть Тихого океана, и путешествие по этому заливу является надолго запоминающимся испытанием. Утверждают, что живописная панорама, развертывающаяся при обозрении со стороны Аляскинского залива горного хребта Св. Ильи, представляет величественное зрелище, но мало кто способен его оценить.

В административном отношении участок побережья, обращенный к Аляскинскому заливу, рассекается 141-м меридианом между Первым судебным округом (с центром в Джуно) и Третьим судебным округом (с центром в Энкоредже). В географическом и экономическом смысле это своего рода «ничья земля». Примерно посредине этого участка, имеющего форму полумесяца, угрюмое неприступное побережье прерывается только заливом Якутат. Меньшего масштаба, но представляющие интерес расчленения береговой линии встречаются в заливе Льтуа (Литуя), расположенном южнее, в Ледниковом заливе дальше к западу и в заливе Контроллер близ устья р. Медной.

Якутат (смотри ниже) является здесь единственным портом. Но и в него даже самые мощные суда не пытаются входить в бурную погоду или в условиях плохой видимости. Непосредственно у самого побережья величественно поднимается хребет Св. Ильи. Наиболее важными вершинами этого хребта являются г. Доброй Погоды (Фэйруэтер) высотой 4668 *м*, г. Хаббард высотой 4568 *м*, г. Ванкувер — 4791 *м* и г. Св. Ильи — 5486 *м*. На расстоянии нескольких километров от границы Аляски, в пределах Территории Юкон, высшая точка хребта Св. Ильи — г. Логан достигает 6050 *м*, по высоте уступая только на 136 *м* горе Мак-Кинли, наивысшей точке всего Северо-Американского континента. Таким образом, гора Логан представляет вторую по высоте точку этого континента. На побережье, простирающемся сразу от Якутата на север и запад, спускается огромный ледник Маляспина. Фронт этого ширококонечного ледника предгорного типа имеет в длину до 130 *км*. Один этот ледник покрывает площадь около 4000 кв. *км*, — на одну четверть превышающую площадь штата Род-Айленд.

Морские сообщения с Якутатом поддерживаются случайными заходами судов, идущих из Сиетла и Внутреннего пролива. Небольшим судам почти нечего делать в этой части побережья. Самолеты, совершающие рейсы между Юго-восточной и Южной Средней Аляской, обычно делают посадку в Якутате, где имеется хороший аэродром. Прежде всего имеется здесь в виду авиалиния Джуно — Якутат — Кордова — Энкоредж [1]. В этой части побережья нет шоссейных дорог. Только «Якутат Саусэрн», железная дорога протяжением в 30,6 *км*, соединяет Якутат с местами лова и переработки рыбы у устьев рек Ситук и Лост (р. Потерянной).

Французский исследователь Лаперуз в 1786 г. первым посетил залив Льтуа, находящийся примерно в 100 *км* северо-западнее мыса Спенсер. Через узкий вход в этот залив приливная волна устремляется с такой скоростью, что там можно пройти только при слабом приливе и в спокойную погоду. Во внутренней части залива защищенный сушей морской путь ведет к круто поднимающемуся основанию хребта Доброй Погоды. В середине самого залива Льтуа возвышается остров Кенотаф. В настоящее время эта местность необитаема, и лишь весьма немногие когда-либо здесь побывали. Залив доступен на гидросамолете из Джуно. Ледовый залив, который определяет само название, вдается в побережье северо-западнее Якутата, где часть обширного ледника Маляспины достигает уреза моря (линии морской воды). Время от времени Ледовый залив посещается немногими зверобоями, промышляющими сивучей.

Подобно Юго-восточной Аляске, побережье Аляскинского залива покрыто лесом везде, где только позволяет рельеф местности. Почти весь этот район, за исключением ряда ледников, находится в пределах одной или нескольких из четырех национальных резерваций: национального заповедника Ледникового залива на юге; Тонгасских национальных лесов, находящихся между этим заповедником и заливом Якутат; недавно созданной нефтеносной резервации Каталла-Якатага, между горой Св. Ильи и р. Медной, западный край которой перекрывает часть площади Чугацких национальных лесов.

Поселение *Якутат* [2] — индейская деревня; жители ее занимаются преимущественно рыболовством и переработкой рыбы. Здесь находится лососевоконсервный завод. Железная дорога «Якутат-Саусерн» обслуживает рыболовство и рыбоконсервный завод. Из других занятий местного населения заслуживает упоминания лишь пушное звероловство. Весьма небольшие

---

[1] В действительности здесь имеется в виду военная сухопутная и гидроавиабаза — так называемая «Станция Y». — *Прим. ред.*

[2] Население — 292 человека (1939 г.). — *Прим. ред.*

поселения *Якатага*[1] и *Каталла*[2] могут получить важное значение, если оправдаются надежды относительно развития месторождений нефти в их окрестностях. В самом деле, небольшая скважина в Каталле давала нефть в течение многих лет после того, как в 1907 г. были проведены исследования по поручению федерального правительства. До настоящего момента — это единственная промышленная скважина, дававшая нефть на Аляске[3]. Выходы нефти на поверхность наблюдались также в Якатаге, расположенной в 100 *км* восточнее Каталлы. В этом районе находится каменноугольное месторождение р. Беринг. Высококачественный каменный уголь этого месторождения в настоящее время не используется. Сообщалось о месторождениях каменного угля в ряде других мест между р. Медной и Якутатом. Есть основания полагать, что здесь много пока еще скрытых богатств.

ЗАПАД

Это название в довольно общей, неточной форме относится ко всему обширному тихоокеанскому склону Аляски, лежащему между мысом Св. Ильи и Алеутскими островами. Центр этого района — Энкоредж. Обширная и разнообразная область Запада описана здесь по частям под отдельными заголовками: залив Принца Уильяма (Чугацкий), зона Аляскинской железной дороги, Кенайский полуостров, долины рек Матануски и Суситны, залив Кука (Кенайская губа), острова Кадьяк и Афогнак, Аляскинский полуостров и Алеутские острова[4].

Залив Принца Уильяма (Чугацкий)

В отношении природы и хозяйства залив Принца Уильяма весьма сходен с Юго-восточной Аляской. Во-первых, местность внешне похожа на Пенхендл. Группа островов, расположенная завесою у входа в залив Принца Уильяма, прикрывает от моря ряд разнородных местностей, находящихся во внутренних частях залива, как на островах, так и на материке. Укрытие создает возможность поддерживать сообщения между многими поселениями района на небольших судах. Залив Принца Уильяма

[1] В Якатаге расположен крупный аэропорт. — *Прим. ред.*

[2] Население — 23 человека (1939 г.). — *Прим. ред.*

[3] В районе Каталлы было в общем пробурено до 30 скважин, давших в сумме с 1902 по 1933 г. 126 579 баррелей нефти (около 20 тыс. килолитров). Добыча была прекращена после пожара нефтепромыслов. Нефть была также получена из пробных скважин в Арктической Аляске (мыс Симпсона, мыс Барроу и Умят) и на полуострове Аляска. Таким образом, эта скважина вообще не является единственной. — *Прим. ред.*

[4] Собственно говоря, автор включает в свой «Запад» Аляски территорию 3-го судебно-избирательного округа, который (без узкой полосы сундборговой области «Аляскинского залива») имеет территорию в 390 тыс. кв. *км* и население (по оценке на 1948 г.) 28 тыс. человек, в том числе 6 тыс. туземцев (индейцев, эскимосов и алеутов). — *Прим. ред.*

окружен величественными горами и ледниками. Густые хвойные леса покрывают побережье. Главными занятиями постоянных жителей этого района являются рыболовство, работа в консервной промышленности и в горном деле. На побережье вырос ряд городов порядочных размеров по условиям Аляски. Практически весь этот район входит в пределы Чугацких национальных лесов. Это — моменты сходства с Юго-восточной Аляской, и сходства не только внешнего порядка. Однако два отличия придают особый характер району залива Принца Уильяма. К своей невыгоде, это район совсем не похож на Внутренний пролив (Inside Passage), так как лишен коротких и надежных морских коммуникаций с внешним миром. Линии морского транспорта, идущие из этого района в Соединенные Штаты, проходят через Аляскинский залив. Однако район залива Принца Уильяма обладает важным преимуществом, отсутствующим у Юго-восточной Аляски, — хорошими путями, обеспечивающими доступ во внутренние части Территории. Это превращает район залива Принца Уильяма в нечто большее, чем только прибрежная полоса, и создает хинтерланд, простирающийся на значительное расстояние от побережья.

Сам залив Принца Уильяма представляет участок моря шириной более 150 *км*, лежащий у вершины треугольника, образованного побережьем северной части Тихого океана, которое простирается к северо-востоку от Алеутских островов и на северо-запад от Соединенных Штатов. Морские суда из Сиетла регулярно заходят сюда, находя в глубоких водах залива Принца Уильяма надежные и удобные гавани. Несколько крупных ледников, в особенности ледник Колумбия близ Вальдеса и ледники, находящиеся в длинных фьордах западной части залива, спускаются в море, образуя айсберги.

Вдоль побережья залива Принца Уильяма под влиянием морского климата растут ель и цуга, но деревья здесь не столь крупны и растут не так густо, как в Юго-восточной Аляске. Вертикальная граница распространения леса колеблется от 370 до 450 *м*. Чугацкие национальные леса, охватывающие почти всю линию побережья залива Принца Уильяма, представляют крайние северные пределы распространения в Северной Америке лесов, состоящих из западной цуги и ситхинской ели. Далее в глубь Аляски эти виды уступают место лиственным лесам из березы, ольхи и тополя.

Низины р. Медной, хотя в географическом отношении и не относятся к району залива Принца Уильяма, упоминаются здесь потому, что они экономически тяготеют к г. Кордова, который входит в этот район. Эти низины имеют в ширину около 65 *км*, а их переплетающаяся сеть проток представляет одно из лучших и самых известных мест рыбной ловли на Аляске.

Большое количество лососевых, включая ценную нерку, поднимается вверх по р. Медной. Здесь находятся единственные отмели в Аляске, где встречаются Solex americana, весьма вкусные моллюски, края раковин которых остры, как бритва. Низины р. Медной представляют одно из лучших мест Территории для охоты на уток и привлекают ежегодно спортсменов даже из отдаленных частей Аляски.

Начинаясь от Кордовы, вверх по течению р. Медной проходила железная дорога «Коппер-Ривер энд Норсуэстерн», которая действовала в течение многих лет и была заброшена в 1938 г., когда было выработано месторождение в Кенникоте, принадлежавшее корпорации «Кенникот-Коппер». Железная дорога «Коппер-Ривер энд Норсуэстерн» была построена для эксплоатации этого месторождения. Протяжение этой железной дороги достигало 314,5 *км.* Эта железная дорога открывала доступ в замечательную по красоте природы местность. Корпорация «Кенникот-Коппер» передала правительству США полосу отчуждения разобранной железной дороги, и уже рассматривались различные предложения по использованию ее отдельных участков для строительства шоссе. Одна половина железнодорожной трассы, идущая от Кордовы через низины р. Медной и вдоль нижнего течения реки, вероятно, находится в состоянии, не поддающемся восстановлению вследствие демонтирования рельсов, эстакад и мостов[1]. Однако полотно этой железной дороги снова входит в систему наземных путей сообщения, соединяясь с нею у Читины, расположенной дальше в глубь Аляски, с помощью ответвления от Ричардсонова шоссе (автодороги).

От небольшого города *Вальдес,* находящегося в головной части бухты Вальдес, которая представляет собой самый северный фьорд залива Принца Уильяма и наиболее северную из тех гаваней Аляски, которые свободны от льда в течение круглого года,— начинается Ричардсонова автодорога, ведущая во внутренние части Территории до Фербенкса и имеющая протяжение 592 *км.* Связи, обеспеченные новыми автодорогами, Аляскинской и Гленновой, значительно увеличили транспортно-экономическую роль Ричардсоновой автодороги. Все же движение по ней ежегодно приостанавливается с 15 октября по 15 июня вследствие очень больших снегопадов на перевалах, находящихся во внутренних частях Территории на небольшом удалении от побережья[2]. Круглый год воздушные сообщения связывают Энкоредж с Вальдесом и Кордовой.

---

[1] В 1949 г. та же судьба постигла и вторую половину этой железной дороги; рельсы с нее сняты, хотя мосты и другие капитальные сооружения оставлены. Полотно предполагают использовать для прокладки шоссе. — *Прим. ред.*

[2] С 1949 г. начато асфальтирование Ричардсоновой автодороги, и ее предположено расчищать от снега. — *Прим. ред.*

Кордова [1], потерявшая свою главную экономическую опору в результате прекращения добычи медной руды и ликвидации железной дороги, все же удержалась на уровне благополучного городка, используя свое положение в качестве центра обширного и разнообразного района рыболовства и консервной промышленности в заливе Принца Уильяма: 14 консервных заводов Кордовы заняты переработкой лососевых рыб, крабов, моллюсков и креветок, выпуская продукцию на сумму от одного до двух миллионов долларов в год. Кроме того, в районе, экономически тяготеющем к Кордове, находятся еще 11 консервных и утилизационных заводов, 9 горнодобывающих предприятий, 7 лесозаготовительных пунктов, один лесопильный завод и с дюжину пушных звероферм. Недавно было объявлено о проекте постройки нового рыбоконсервного завода стоимостью в 500 тыс. долл. для замены завода, уничтоженного пожаром.

Население *Вальдеса* [2] занимается главным образом обслуживанием перегрузочных операций между судами, прибывающими за 2575 *км* из Сиетла, и грузовыми машинами и автобусами, курсирующими летом по Ричардсонову шоссе. В районе, экономически тяготеющем к Вальдесу, находится много мелких горнодобывающих предприятий, а также пушных звероферм, связанных с рыбным хозяйством [3]. Всего лишь несколько лет тому назад в Вальдесе находился также суд Третьего судебного округа. Это почетное положение (а также и источник доходов для жителей) было потеряно несколько лет назад в пользу Энкореджа после того, как пожар уничтожил здание суда в Вальдесе.

В заливе Принца Уильяма, на противоположном берегу от Кордовы и Вальдеса, расположена новая конечная станция Аляскинской железной дороги — *Уитьер* [4], который, несомненно, станет оживленным портом и важными воротами, ведущими во внутренние районы Аляски. Площадка Уитьера зажата между горами и ледником, представляя узкую полосу побережья фьорда Пэседж. Сразу за этим портом новая железнодорожная линия проходит через два туннеля (один из которых имеет в длину 3990 *м*) и ведет к бухте Возвращения (Тарнэгейн), где

---

[1] Население Кордовы, по оценке на 1947 г., — 1 тыс. человек, а на 1949 г. — 1500 человек. Восточнее городка, у устья р. Медной, в селении Алаганик — крупный аэропорт. Кордова числится среди гарнизонных пунктов Аляски. — *Прим. ред.*

[2] Население Вальдеса, по оценке на 1947 г., — 500 человек, а на 1949 г. — 600; Вальдес числится среди гарнизонных пунктов Аляски; там в Форт-Лискуме расположен полигон. — *Прим. ред.*

[3] Норки на зверофермах кормятся отходами с рыбозаводов. — *Прим. ред.*

[4] В Уитьере имеется армейский гарнизон («Станция W») и продолжается строительство военно-морской базы, на которое в 1949/50 бюджетном году испрашивалось 12 645 тыс. долл. — *Прим. ред.*

соединяется с прежней линией Аляскинской железной дороги, ведущей в Энкоредж.

Уитьер используется в качестве конечной железнодорожной станции лишь с 1944 г. Развитие города намеренно задерживалось до окончания войны. Управление землеустройства уже провело съемку городской площадки, и участки поступят в продажу, когда создадутся благоприятные условия для застройки.

К числу мелких поселков в районе залива Принца Уильяма относятся *Лятуш, Чанега, Татитлек и Эяк*[1]. Во всех этих поселках проживает больше индейцев, чем американцев.

Зона Аляскинской железной дороги

Аляскинская железная дорога (А. ж. д.) представляет собой самое важное транспортное звено между побережьем Аляски и ее внутренними районами. А. ж. д. была построена в период 1915—1923 гг. и обошлась федеральному правительству около 75 млн. долл., без учета доходов, полученных за этот срок. Эта магистраль идет от Сьюарда до Фербенкса и имеет протяжение в 756 *км*[2]. Недавно была создана ее новая конечная станция в Уитьере. Участок А. ж. д. севернее Сьюарда известен под названием «Петли». На этом участке с крутыми уклонами линия железной дороги использует ряд длинных деревянных эстакад с целью набрать высоту, необходимую для пересечения Кенайских гор. Используя здесь эстакады, линия А. ж. д. идет широкими спиральными петлями, отдельные участки которых проходят один над другим на значительной высоте. Уязвимость этой части А. ж. д. от возможных диверсий со стороны врага ускорила ввод в эксплоатацию новой конечной станции в Уитьере. Было провозглашено правительственное решение поддерживать в эксплоатации обе линии — как от Сьюарда, так и от Уитьера. Короткие ветки соединяют А. ж. д. с каменноугольными месторождениями Матануски и Ненаны.

А. ж. д. связывает между собой такие различные в природном отношении районы, как Кенайский полуостров, залив Принца Уильяма, залив Кука, долины Матануски и Суситны, Аляскинский хребет и долина Танана. Некоторые из этих районов

---

[1] Население этих поселков, по переписи 1939 г.: Лятуш — 40, Чанега — 95, Татитлек — 75, Эяк — 365 человек. Здесь на озере Эяк имеется гидроаэропорт.— *Прим. ред.*

[2] Общее протяжение всех путей А. ж. д., включая ветки и запасные пути, было до последнего времени равно 926 *км*. Численность рабочих и служащих дороги (1947/48 бюджетный год) — 2031 человек. Грузооборот (1945/46 бюджетный год) — 82,5 млн. *т-км;* число перевезенных пассажиров — 60 тыс. В 1948/49 бюджетном году на реконструкцию А. ж. д. отпущено 47 млн. долл., против 21 млн. долл. в 1947/48 бюджетном году. Реконструкция должна к 1950 г. удвоить расчетную погрузку дороги — с 1 до 2 млн. тонн в год. — *Прим. ред.*

будут освещены ниже. Здесь будут описаны лишь те местности, которые не относятся вполне бесспорно к только что названным районам.

Энкоредж расположен в бухте Кнык, представляющей продолжение залива Кука. В этом городе, в 100 *км* от Уитьера, находится главное управление А. ж. д. До недавнего времени, пока не возникли Уитьер и Пеликан-Сити, Энкоредж с его ровной городской площадкой был единственным «распланированным» городом в Аляске, имеющим традиционную американскую прямоугольную сетку улиц и авеню. С точки зрения возможностей для развития, город Энкоредж, повидимому, обладает всем, что необходимо, — превосходным месторасположением, хорошими средствами сообщения, благоприятным климатом, разработками полезных ископаемых, фермами, рыболовными и рыбоконсервными предприятиями, обширной военной базой. Подобно тому, как начало роста Энкореджа было тесно связано с развитием Аляскинской железной дороги, так и его будущее представляется обеспеченным различными средствами, а также путями сообщения, радиально расходящимися из этого города. Во-первых, имеется железная дорога — важнейшая отрасль его хозяйства [1], роль которой будет расти по мере развития зоны А. ж. д. Во-вторых, местный гражданский аэропорт близ Энкореджа — самый оживленный в пределах Территории [2]. С этим аэропортом связан ряд воздушных линий, обслуживающих Кенайский полуостров, поселения вдоль залива Кука, Аляскинский полуостров, Бристольский залив, бассейн р. Кускоквим, Фербенкс, район залива Принца Уильяма, не считая районов, расположенных в непосредственной близости к Энкореджу и зависимых от него. Наконец, новое Гленново шоссе обеспечивает сухопутную связь с Вальдесом, Фербенксом и всеми населенными пунктами вдоль Аляскинского шоссе. В пределах района, экономически тяготеющего к Энкореджу, находится горный округ Уиллоу-Крик — важный центр добычи жильного золота [3]. Поблизости находится также сельскохозяйственный район долины Матануски с каменноугольным бассейном. Сам Энкоредж обеспечивает все удобства, обычные для американской городской

---

[1] Важнейшей отраслью «хозяйственной» деятельности в районе Энкореджа является всякого рода военное строительство и обслуживание армейского гарнизона Форт-Ричардсона (в военное время достигал 75 тыс. солдат и офицеров) и военной авиабазы Элмендорф. На расширение базы сухопутных войск в Форт-Ричардсоне в 1949/50 бюджетном году испрашивалось 46 720 тыс. долл., а на расширение авиабазы Элмендорф — 3664 тыс. долл. — *Прим. ред.*

[2] Имеется в виду аэропорт Меррилл-филд. В 1950 г. он должен быть заменен новым аэропортом Лейк-Худ стоимостью в 8 млн. долл. — *Прим. ред.*

[3] После второй мировой войны добыча жильного золота на Аляске утратила почти всякое значение (менее 1% всей добычи). — *Прим. ред.*

жизни, включая госпитали, школы, гостиницы, новое здание федеральных органов управления, здание главного управления Аляскинской железной дороги, магазины, квартиры и комнаты в наем. Близ Энкореджа находятся два лососевоконсервных завода, ряд пушных ферм, на которых разводятся лисицы и норки. Энкоредж все больше и больше превращается в важный административный центр. Ряд органов федеральных властей предпочитают иметь свои центры в Энкоредже, а не в Джуно. Население Энкореджа к весне 1945 г. исчислялось в 7050 жителей, в том числе 5250 в пределах городской черты [1].

К небольшим поселениям, расположенным вблизи Энкореджа, относятся сельскохозяйственные центры *Матануска, Палмер, Василла* и поселки горняков, добывающих каменный уголь на шахтах в *Эска,* в *Саттоне* и в *Джонсвилле.* В 42 *км* к северо-востоку от Энкореджа, если пользоваться железной дорогой и шоссе, находится *Эклутна* [2]. В Эклутне имеется ремесленное училище «управления по делам туземцев Аляски» (Alaska Native Service). В недалеком будущем это училище должно быть переведено в казармы в Сьюарде, оставленные недавно частями армии США [3].

Вдоль Аляскинской железной дороги с юга на север последовательно расположены станции *Талкитна* [4], *Керри, Кентуэл, Мак-Кинли-Парк* и *Хили* [5]; центр добычи бурого угля в *Сантрана* [6] соединен с ж.-д. магистралью веткой в 8 *км.* На перевале

[1] В 1946 г. население Энкореджа выросло до 9 тыс. человек, в 1947 г.— до 10 тыс., к началу 1948 г. достигало 14 тыс., а в 1949 г. — 19 тыс. человек. Как сообщает Хильшер (Alaska Now, May 1948), никаких «удобств» Энкоредж не обеспечивает. В городе наблюдается острейший жилищный кризис. Под городом возникли целые городки автоприцепов-фургончиков и хибарок на деревянных остовах, обшитых толем. Приезжие целыми сутками бродят в поисках пристанища. В гостиницах невозможно снять отдельный номер; в лучшем случае можно найти лишь угол с койкой; под углы сдаются коридоры и вестибюли. Многие ночуют в ресторанах и питейных. Из органов федеральных властей, предпочитающих Энкоредж, кроме военных, следует отметить федеральное бюро расследований (ФБР). — *Прим. ред.*

[2] Население перечисленных выше поселков таково: Матануска — 52 человека (1939 г.), Палмер (оценка 1949 г.) — 500 человек, Василла (оценка 1947 г.) — 200 человек, Эклутна (1939 г.) — 159 человек. Население Эски, Саттона и Джонсвилла в 1939 г. исчислялось единицами. Автор не упоминает пункты в районе Энкореджа, в которых, согласно официальному заявлению министерства военной авиации, есть вспомогательные военные аэродромы, — Уиллоу, Берчвуд, Кембелл-Крик. — *Прим. ред.*

[3] В 1947 г. Сьюард числился в качестве крупного гарнизонного пункта, в то время как автор пишет о 1945 г.; название военного городка Сьюарда — Форт-Реймон. Кроме того, в Сьюарде есть военный гидроаэродром. — *Прим. ред.*

[4] Население — 136 человек (1939 г.); здесь есть крупный аэропорт. — *Прим. ред.*

[5] Население перечисленных пунктов (перепись 1939 г.): Керри — 45, Кентуэл — 17, Мак-Кинли-Парк — 11, Хили — 77 человек. — *Прим. ред.*

[6] Население — 78 человек (1939 г.). — *Прим. ред.*

Широком (Broad Pass) мощный Аляскинский хребет пересекается железной дорогой на высоте 670 *м*, которая кажется неожиданно малой[1]. *Ненана*[2] на р. Танана представляет перевалочный пункт с крупных речных пароходов, плавающих по Танане и Юкону. Из Ненаны железная дорога поворачивает на северо-восток к г. Фербенксу — конечному пункту[3], расположенному во Внутренней Аляске.

По всей Западной и Внутренней Аляске эта железная дорога и ее управление служат предметом самых недоброжелательных суждений вследствие чрезвычайной дороговизны ее тарифов по сравнению с действующими в Соединенных Штатах. Размеры тарифов А. ж. д. определяются необходимостью следовать политике, установленной конгрессом, чтобы эта железная дорога оплачивала свои эксплоатационные расходы и не требовала бы постоянных дотаций на погашение дефицита в результате эксплоатации. Эта политика сталкивается с той, которая была положена в основу постройки А. ж. д. — содействовать развитию Аляски. Однако сама эта дорога представляет вклад в 75 млн. долл. со стороны федерального правительства в интересах развития территории. По мере развития зоны А. ж. д. и роста населения движение увеличится настолько, что позволит снизить существующие тарифы[4].

Кенайский полуостров

Кенайский полуостров представляет южный выступ континентальной части Аляски, вдающийся в Аляскинский залив. На восток от Кенайского полуострова находится залив Принца Уильяма, на юг — Тихий океан, а на запад — залив Кука. Равным образом и на севере этот полуостров почти отрезан от суши глубоко вдающимися бухтой Возвращения и фьордом Пэседж. Длина береговой линии Кенайского полуострова несколько превышает 1600 *км*, а его площадь примерно равна 23 тыс. кв. *км*, что несколько превышает площадь штата Массачусетс. Большей

---

[1] Здесь у станции Саммит расположен крупный аэропорт. — *Прим. ред.*

[2] Население Ненаны (1939 г.) — 231 человек. Здесь расположена крупная военная авиабаза (Nenana Air Force Base). — *Прим. ред*

[3] Теперь конечным пунктом А. ж. д. является авиабаза Эйлсон, в 42 *км* к юго-востоку от Фербенкса. — *Прим. ред.*

[4] Постройка А. ж. д. была предпринята правительством США в 1912—1915 гг. в целях снабжения своего тихоокеанского военного флота углем, который возили с Атлантического побережья, пока не перевели флот на нефть. Речь шла уже тогда о развитии Аляски в качестве военного плацдарма. В годы после второй мировой войны А. ж. д. реконструируется, причем сумма капиталовложений в нее, вероятно, удвоится по сравнению с указанной (75 млн. долл.). Нет никаких оснований к тому, чтобы транспортные тарифы снижались в условиях монополии, тем более, что в результате реконструкции А. ж. д., до сих пор бывшая в очень плохом состоянии, выигрывает в конкуренции с авто- и авиатранспортом. — *Прим. ред.*

частью полуостров имеет сильно пересеченную горами поверхность. Его более низменные части поросли хорошими лесами. Но на западе Кенайского полуострова обширные равнины имеют лишь травянистый покров. В других частях полуострова представлены различные природные ландшафты — фьордовые, побережья, ледники, радиально спускающиеся с ледяной шапки, покрывающей вершины гор, обширные болота, быстрые реки и три весьма крупных озера: Тустамена, Скилак и Кенайское.

По обилию охотничьих и рыболовных угодий Кенайский полуостров представляет рай для любителей. Во многих местах вдоль побережья залива Кука найден каменный уголь; другие полезные ископаемые, включая значительные месторождения хромитов[1], разбросаны по всему полуострову. Весьма благоприятны сельскохозяйственные возможности западной части Кенайского полуострова к северу от Качемакского залива. Эти возможности стали предметом обсуждения. Можно думать, что здесь имеются особенно благоприятные возможности для животноводства.

В экономическом отношении Кенайский полуостров страдает от отсутствия дорог, соединяющих многообещающий район развития сельского хозяйства на западном побережье с железными и шоссейными дорогами на востоке. Несмотря на доказательства того, что в районе Хомера можно создать хорошие фермы, они не будут иметь надежного выхода для сбыта своей продукции, пока не будет дороги через Кенайский полуостров[2]. Залив Кука мало благоприятен для судоходства из-за весьма значительных приливов и небольших глубин, что заставляет океанские суда становиться на якорь на расстоянии от 5 до 8 *км* от берега. Крупные суда могут входить в Качемакский залив, однако нынешний причал в Хомере не в состоянии обслуживать их достаточно удовлетворительно. В прилив мелкие суда поднимаются на небольшое расстояние вверх по речкам Кенаю и Касиловой. В зимний период реки и значительная часть самого залива Кука замерзают. Самолеты из Энкореджа обслуживают Хомер и другие

[1] По данным управления горной промышленности США (U. S. Bureau of Mines), запасы наиболее богатых хромитов (с отношением хрома к железу от 2,5 : 1 до 3,5 : 1) на Аляске оцениваются (в длинных тоннах, по содержанию окиси хрома Cr_2O_3) в 97 тыс. тонн, в том числе 2-й категории надежности (indicated) — 71 тыс. тонн, а измеренные запасы (measured) вовсе отсутствуют. — *Прим. ред.*

[2] В 1948 г. закончено строительство Кенайской автодороги, включающей и ряд ранее построенных участков. Трасса дороги проходит из Сьюарда через Муз-Пасс — Кенай — Касилов до Хомера. Протяжение дороги — 284 *км*. Однако назначение этой автодороги вовсе не сельскохозяйственное; она нужна для коммуникаций между главной военной базой Аляски в районе Энкореджа с укрепленными районами, прикрывающими подходы к ней со стороны Тихого океана. — *Прим. ред.*

поселения, но все же для этого района настоятельно необходимы шоссейные дороги. Вполне осуществима трасса от Хомера вдоль побережья залива Кука до деревни Кенай, а затем в глубь полуострова до соединения у речки Русской с существующим шоссе.

Через восточную часть Кенайского полуострова проходят железная дорога и шоссе. Аляскинская железная дорога соединяет Сьюард в Воскресенской гавани с Энкореджем и другими пунктами железнодорожной полосы на севере. Шоссе, идущее от Сьюарда, тянется до бухты Возвращения. Были выдвинуты предложения продолжить это шоссе до Энкореджа с обходом вдоль побережья бухты Возвращения, или построить мост через бухту, или наладить паромное сообщение. Предварительные изыскания, проведенные для определения стоимости постройки здесь моста, показали, что для этого потребуется до 3 млн. долл. [1].

Севернее потенциально пригодной для сельского хозяйства местности, лежащей на западном побережье, встречаются крупнейшие в мире лоси. Эти лоси бродят по Кенайскому национальному лосиному заповеднику, занимающему обширную, с плохими условиями стока северо-западную часть полуострова. Эта резервация примыкает к Чугацким национальным лесам; их Кенайский участок занимает северо-восточную часть полуострова. На Кенайском полуострове есть также охота на горных баранов и горных козлов, на черных и бурых медведей, на уток, гусей, куропаток, канадских дикуш [2]. Небольшие реки Русская и Кенай, протекающие в центре полуострова, обеспечивают хороший клев крупнейшей в мире радужной форели («пеструшки»), достигающей в длину 80 *см*.

Сьюард — самый крупный из городов Кенайского полуострова [3]. В дополнение к тому, что он является океанским концом Аляскинской железной дороги, Сьюард предоставляет и другие источники существования для жителей: небольшие предприятия — рыболовные, рыбоконсервные и лесопильные, превосходную гавань, а также красивые горные окрестности, которые предоставляют большие возможности для организации отдыха и привлечения туристов. К северу от Сьюарда железная дорога и

---

[1] Автодорога, идущая на север от Сьюарда (ныне — восточная ветвь Кенайской автодороги), доходит до поселка Хоп на южном берегу бухты Возвращения (около 100 *км* от Сьюарда). Дорога Энкоредж — Хоп (114 *км*), проходящая местами по крутому скалистому берегу бухты, должна быть закончена постройкой в 1951 г. Стоимость ее очень высока — 11 370 тыс. долл. — *Прим. ред.*

[2] Вид североамериканских рябчиков. — *Прим. ред.*

[3] Население Сьюарда, по оценке 1947 г., — 1110 человек. Городок построен на месте старого русского поселения Воскресенская Гавань. См. также примечание 3 на стр. 103. — *Прим. ред.*

шоссе проходят через небольшие поселения *Лауинг* и *Муз-Пасс,* причем шоссе доходит до *Санрайз* и *Хоп*[1] на побережье бухты Возвращения.

Портлок, Порт-Грэем и *Сельдеевая* (Селдовия)[2] — изолированные рыбацкие поселения на юго-восточном побережье Кенайского полуострова. В хорошей бухте Сельдевой, посещаемой морскими судами, находятся три рыбоконсервных завода, два завода по засолу сельди и один небольшой лесопильный завод.

Хомер[3] является центром быстро развивающегося сельскохозяйственного района в западной части Кенайского полуострова. Жители Хомера на кооперативных началах приняли участие в постройке и эксплоатации телефонной связи и причала, ежегодно проводят ярмарку, обеспечивая возможности сбыта продукции своих ферм, пользуются услугами медицинской сестры для общественных санитарно-гигиенических мероприятий и т. д. Недавно в Хомере был построен небольшой склад-холодильник. Местный небольшой консервный завод перерабатывает рыбу, устриц и крабов.

Вдоль побережья залива Кука расположены небольшие поселки *Нинилчик, Касилов* и *Кенай*[4], населенные по преимуществу индейцами. В Нинилчике сохранилось небольшое стадо крупного рогатого скота, происходящее от коров, завезенных в Аляску русскими свыше ста лет назад. Это стадо содержится исключительно на местных кормах и пастбищах.

Долины Матануски и Суситны

Почти каждый слышал о долине Матануски, где в начале тридцатых годов федеральное правительство поселило около 200 фермерских семей, впавших в крайнюю нищету на своих фермах в штатах Миннесота, Мичиган и Висконсин. Многие из них еще живут в долине Матануски. Большей частью они обзавелись рентабельными фермами и превратились в состоятельных граждан[5].

---

[1] Население указанных пунктов, по переписи 1939 г.: Муз-Пасс — 84, Хоп — 71 человек. — *Прим. ред.*

[2] Население (по переписи 1939 г.): Портлок — 31, Порт-Грэем — 93, Сельдевая (оценка 1947 г.) — 400 человек. — *Прим. ред.*

[3] В Хомере расположен крупный аэропорт. В 1947 г. туда строилось шоссе из Энкореджа. Население — 325 человек (1939 г.). — *Прим. ред.*

[4] Население, по переписи 1939 г.: Нинилчик — 132, Касилов — 62 человека. В Кенае расположен крупный аэропорт. Население — 303 человека (1939 г.). — *Прим. ред.*

[5] Несмотря на рекламную шумиху вокруг колонии Матануски, никто из американских авторов не приводит никаких конкретных данных, ни статистических, ни персональных, характеризующих степень освобождения поселенцев Матануски от их огромной задолженности государству. Известно, что задолженность некоторых ферм достигала 16 тыс. долл. на семью. В таких случаях государство списывало в расход по 10 тыс. долл. как безвозврат-

Долина Матануски лежит в головной части бухты Кнык. Город *Палмер* — экономический и административный центр долины — находится примерно в 80 *км* к северо-востоку от Энкореджа, с которым соединяется железной дорогой и шоссе. Сама долина тянется примерно на 80 *км,* имея в ширину 26 *км.* Хотя р. Матануска впадает в морской залив на расстоянии лишь нескольких километров ниже Палмера, но открытый океан находится примерно в 400 *км,* вследствие длинного полукруглого изгиба, образуемого бухтой Кнык и заливом Кука. За исключением западной части, где обширные равнины р. Суситны образуют продолжение этого района, долина р. Матануски окаймлена горами, которые создают климат, способствующий тому, что долина является лучшим сельскохозяйственным районом Аляски[1]. Площадь той части района Матануски, которая расположена не слишком высоко по склонам гор и потому сохранила ценность для сельского хозяйства, составляет около 260 тыс. *га.* Однако вследствие малой глубины почвенного слоя, плохого дренажа и других неблагоприятных факторов значительно больше половины этой площади непригодно для какого бы то ни было сельскохозяйственного использования. Все же в этом районе имеются возможности для значительного расширения сельского хозяйства, так как в настоящее время под фермами занято всего 11,4 тыс. *га*[2].

Почти все угодья, пригодные для сельского хозяйства в долине Матануски, довольно густо поросли березовым и еловым лесом, причем многие деревья в диаметре превышают 30 *см.* В долине много озер и ручьев, а по ее дну протекают речки Матануска и Кнык. Бóльшая часть ферм получает воду из колодцев и скважин глубиной от 5 до 30 *м.* Считается, что на расположенных поблизости склонах гор Талкитна и Чугацких имеется 80 тыс. *га* пастбищных угодий, пригодных для выпаса крупного рогатого скота или овец и используемых теперь только дикими животными — горными баранами, горными козами и лосями.

Долина Суситны, лежащая к западу от Матануски, образует

ную ссуду, но и после этого долг продолжал возрастать. Из 208 семей первоначальных поселенцев к концу второй мировой войны осталось только 58. Полтораста семей ушли с земель Матануски, причем государственное управление колонии возбуждало против них судебные дела, как против «дезертиров». — *Прим. ред.*

[1] Климат долины Матануски таков: после малоснежной ветреной зимы снег быстро сходит в конце апреля или в начале мая; после этого наступает ясная засушливая погода, причем земля прогревается все же очень медленно и посевы развиваются плохо; в августе начинают выпадать дожди, сильно затрудняющие уборку урожая, а в конце сентября снова наступает ясная погода с ранними заморозками; октябрь уже весьма холодный, с мокрым снегом, а в ноябре наступает полугодовая зима. — *Прим. ред.*

[2] Большей частью это пустоши и пастбища. — *Прим. ред.*

продолжение того же самого типа ландшафта. Практически вся долина Суситны площадью более 2 млн. *га* остается почти совершенно не затронутой развитием сельского хозяйства. Неизвестно, какая часть этих земель пригодна для сельскохозяйственной колонизации, однако несомненно, что и там есть место для многих сотен, если не тысяч ферм.

Палмер[1] — центр, объединяющий население долины Матануски, и резиденция правления местного кооператива с его молочным заводом, холодильником, бойней, гаражом, складом и крупным универсальным магазином[2]. В Палмере есть хорошая школа и больница. Через эту часть долины проходит 145 *км* линий электропередач компании «Матануска электрик ассошиэйшн». Почти все фермы пользуются электроэнергией. *Матануска* — небольшой поселок в нескольких километрах к юго-западу от Палмера. В Матануске расположен филиал сельскохозяйственной опытной станции Аляскинского университета. *Василла,* западнее Палмера, также представляет собой небольшой сельскохозяйственный поселок и располагает лучшим аэродромом во всей долине. *Саттон, Эска* и *Джонсвилл* находятся на краю долины в Матанускском каменноугольном бассейне.

Залив Кука
(Кенайская губа)

Население побережья залива Кука весьма немногочисленно, за исключением Энкореджа и западной части Кенайского полуострова. Залив Кука назван по имени известного английского исследователя капитана Джемса Кука, плававшего здесь в 1778 г. Это весьма замечательный участок океана, который вместе со своими продолжениями в виде бухт Возвращения и Кнык проникает в глубь побережья Южной Средней Аляски на расстояние свыше 320 *км*. Значительное протяжение залива Кука, небольшие глубины и постепенно уменьшающаяся ширина создают в нем хорошо известные приливы, о которых уже упоминалось. Произведя надлежащие расчеты, местный старожил может итти на лодке вверх и вниз по заливу Кука много километров, используя силу прилива, с такой скоростью, как будто на его лодке установлен подвесной мотор. Однако весьма вероятно, что в конце подобной поездки после спада прилива этому старожилу на некоторых участках залива придется пройти пешком боль-

[1] Население Палмера, по оценке 1949 г., — 500 человек. Там строится крупный аэропорт со взлетно-посадочными полосами длиной 1140 *м* (для самолетов Дуглас DC-3). — *Прим. ред.*

[2] Речь идет о типичном сбытовом и потребительском с.-х. кооперативе капиталистического типа, притом находящемся на грани распада. — *Прим. ред.*

шое расстояние по заболоченному берегу. Берега залива Кука некрасивы и, видимо, мало обещают для будущего развития, за исключением сельскохозяйственного района Кенайского полуострова. Рыболовство в заливе Кука не имеет крупного значения.

Тионек — довольно крупная индейская деревня — единственное поселение на западном побережье залива Кука. Менее крупные поселки головной части этого залива — *Суситна* и *Кнык* [1]. Илямна, самое большое озеро Аляски [2], находится на водоразделе между заливами Кука и Бристольским, ближе к первому из них. По берегам озер Илямна и Кларк, которое расположено севернее, разбросаны небольшие деревни коренного населения *Нондалтон, Ньюхэлен, Гуз-Бей, Педро-Бей* и *Илямна.* Постоянное население всех этих пунктов живет примитивной жизнью, занимаясь охотой и рыболовством [3].

Острова Кадьяк и Афогнак

Кадьяк — самый крупный из островов Аляски, имеющий в длину около 160 *км* и в ширину примерно 100 *км.* Остров Афогнак лежит северо-восточнее, в непосредственной близости к Кадьяку. Вместе с многочисленными прилегающими островками Афогнак и Кадьяк образуют цепь островов длиной около 260 *км,* которая наполовину прикрывает вход в залив Кука. Карта, имеющая на себе как изогипсы суши, так и изобаты морского дна, показывает, что в действительности эта группа островов представляет продолжение горного хребта Кенайского полуострова и широкой «долины», покрытой водами залива Кука и пролива Шелихова, отделяющего ее на северо-западе от более высокого горного хребта Аляскинского полуострова. Один лишь о. Кадьяк по площади примерно втрое больше Лонг-Айленда. Берега Кадьяка столь сильно изрезаны заливами, что ни один пункт этого острова не отстоит дальше 30 *км* от берега моря. Однако это не исключает наличия в центральной части о. Кадьяк гор высотой более 1220 *м.* Многочисленные бухты и заливы, не замерзающие круглый год, обусловливают то, что морские

---

[1] Население указанных пунктов, по переписи 1939 г., таково: Тионек — 136, Суситна — 12, Кнык — 40 человек. Кнык — старое русское поселение в верховьях Кенайской губы. — *Прим. ред.*

[2] Русское название — озеро Шелихова. — *Прим. ред.*

[3] Население указанных пунктов, по переписи 1939 г., таково: Ньюхэлен — 55, Гуз-Бей — 40, Илямна — 30 человек; население в Педро-Бей бывает только летом. Население Нондалтона, по оценке 1947 г., — 100 человек. В Гуз-Бее расположен вспомогательный военный аэродром (Goose Bay Air Force Auxilliary Field), входящий в систему авиабазы Элмендорф, часто называемый в качестве транспортного аэропорта просто «Илямна». Очевидно, что постоянный персонал и гарнизон этого аэропорта, живущий, вероятно, в Нондалтоне, живет отнюдь не «примитивной» жизнью. — *Прим. ред.*

сообщения — это основной вид транспорта в этой области. Во внутренних частях о. Кадьяк шоссейных дорог нет, за исключением одной, ведущей на юг от городка Кадьяк.

Афогнак в значительной части покрыт еловым лесом, и весь остров входит в далеко раскинувшиеся границы Чугацких национальных лесов. Северо-восточная часть о. Кадьяк до города Кадьяк поросла молодым лесом, главным образом белой елью. Западнее г. Кадьяк есть лишь немногочисленные представители лиственных пород деревьев, встречающиеся в более защищенных долинах.

Бóльшая часть Кадьяка имеет богатый покров из эндемичных видов трав, главным образом полевицы, морской осоки, элимуса, песчаного колосняка, которые образуют хорошие пастбища и могут быть использованы для местных заготовок сена. Рассказывают, что упряжка лошадей, много лет назад оставленная рабочими консервного завода на о. Кадьяк в окрестностях Игл-Харбора и Пашикшака, зимовала на открытом воздухе в течение десятка лет, до своей естественной смерти. Трава растет на ровных местах в головных частях фьордов и на склонах высотой до 450 *м*. Почва и климат там вполне удовлетворительны. После осмотра многих местностей побережья Аляски комитет исландцев штата Висконсин по содействию иммиграции своих соотечественников в 1874 г. отмечал в своем отчете:

«Судя по климату и почве, нет оснований сомневаться, что на Кадьяке вызреет то, что удается в Шотландии. Пастбища Кадьяка так превосходны и укосы сена так обильны, что главным источником существования исландцев могло бы стать разведение овец и крупного рогатого скота. Мы убеждены, что Аляска подойдет для наших соотечественников лучше, чем какая-либо другая территория во всем мире».

В водах, омывающих о. Кадьяк, в изобилии водится рыба тех пород, которые встречаются и в водах Юго-восточной Аляски. В северо-западной части Кадьяка течет р. Карлук. Это одно из самых знаменитых мест Аляски по богатству красной неркой [1]; здесь получили значительное развитие рыболовство и консервная промышленность. На о. Кадьяк имеется 19 лососево-консервных заводов. На острове встречается много промысловых зверей, прежде всего — пресловутые кадьякские бурые медведи [2]. На о. Афогнак успешно разводятся олени-вапити (изюбри), завезенные с полуострова Олимпия (штат Вашингтон). В настоящее время эти животные находятся под усиленной охраной.

---

[1] В один сезон здесь было выловлено около 3 млн. штук нерки. — *Прим. ред.*

[2] Официально кадьякские медведи являются заповедными, и охота на них воспрещена. — *Прим. ред.*

Весь о. Кадьяк, за исключением небольшого полуострова, на котором расположен г. Кадьяк, а также местность, непосредственно примыкающая к Карлуку, входят в границы Кадьякского национального заповедника естественной фауны.

В этой области *Кадьяк* [1] является единственным сколько-нибудь значительным поселением. Этот городок основан русскими в 1792 г. [2] и с того времени играл видную роль в истории Западной Аляски. Первое русское поселение было основано восемью годами ранее в гавани Трехсвятительской, расположенной южнее, но оно давно уже оставлено. Городок Кадьяк играет роль торгового центра для обширного района Западной Аляски. Вблизи г. Кадьяк создана важная военно-морская база [3], обеспечившая рынок для свежего мяса и других продуктов сельскохозяйственных районов Аляски вплоть до района Хомера на Кенайском полуострове [4].

Во всех остальных небольших деревнях этого острова, включая *Вуди-Айленд (Лесной), Олд-Харбор, Алитак, Карлук, Ларсен-Бей, Афогнак* [5], *Узенький* [6], проживает главным образом коренное население смешанного происхождения (из эскимосов, индейцев, алеутов и русских).

Аляскинский полуостров

Аляскинский полуостров представляет собой высокий хребет с хорошо выраженным гребнем, имеющий в длину 720 *км*, а в ширину — в восточной части — около 160 *км*. Самой примечательной его особенностью является ряд действующих или потух-

[1] Население Кадьяка, по оценке на 1947 г., — 1200 человек, а на 1948 г. — 1500 человек. — *Прим. ред.*

[2] Здесь в указанном году А. А. Баранов заложил укрепленную факторию и гавань Павловскую. — *Прим. ред.*

[3] Автор имеет в виду военно-морскую базу США в бухте Вумен (Вуменс-Бей). Строительство началось в 1939 г. В годы второй мировой войны на него было затрачено более 94 млн. долл. После войны строительство возобновлено. В 1949/50 бюдж. году на удлинение трех полос аэропорта (ранее 1520—1820 *м*) испрашивалось 2548 тыс. долл. Вуменс-Бей — резиденция штаба 17-го военно-морского округа. В годы войны численность морского гарнизона — 8,2 тыс.; армейский гарнизон в Форт-Грили — 11,5 тыс. — *Прим. ред.*

[4] Указанное автором «обеспечение» рынка сбыта для свежего мяса и других местных сельскохозяйственных продуктов — сильное преувеличение. Снабжение армии и флота США продуктами находится целиком в руках монополий, предприятия которых находятся в США. Только рыбой может Аляска снабжать местные гарнизоны. — *Прим. ред.*

[5] Население указанных пунктов (по переписи 1939 г.): Вуди-Айленд—54, Олд-Харбор — 109, Алитак — 82, Карлук — 189, Ларсен-Бей — 38, Афогнак — 197 человек. Вуди-Айленд и Афогнак — объекты береговой обороны.— *Прим. ред.*

[6] Старое русское монастырское поселение на острове Еловом; население — 253 человека (1939 г.). — *Прим. ред.*

ших вулканов, расположенных по гребню хребта. В 1912 г. произошло весьма сильное извержение вулкана Катмай, наиболее известного из них. Пепел, выброшенный в атмосферу, выпадал в течение многих дней, покрыв густым слоем Аляскинский полуостров, о. Кадьяк и, на большом протяжении, омывающее их море. В направлении на запад Аляскинский полуостров постепенно суживается, рельеф сглаживается, а вулканы более отчетливо выступают на фоне окружающей местности.

В восточной части Аляскинского полуострова имеются немногие разбросанные очаги древесной растительности. По направлению на запад размеры деревьев быстро уменьшаются, да и вообще древесная растительность встречается все реже и реже. Склоны большей части Аляскинского полуострова покрыты только травой и невысокими кустарниками. Травяной покров этой области в общем менее пышен, чем на о. Кадьяк, хотя имеет известное значение для выпаса скота. На востоке Аляскинского полуострова дикие животные зимой добывают корм, ощипывая побеги ольхи, тальника и различных других кустарников. Дикая фауна здесь не столь обильна, как во многих других районах Аляски. Однако на Аляскинском полуострове встречается весьма крупный бурый медведь. Шкура самого большого из убитых здесь медведей имела в длину 3,5 *м*.

Гора Катмай находится в пределах Катмайского национального заповедника («монумента») площадью в 1090 тыс. *га*. Этот заповедник замечателен главным образом проявлениями вулканической деятельности. В 1912 г. извержение «сдуло» вершину самой горы, оставив кратер размером в 13 *км* в окружности, в котором теперь создалось молочно-голубого цвета озеро длиной в 1,5 *км*. Наиболее замечательной особенностью заповедника является долина «Десяти тысяч дымов». Как недавно сообщалось, эти многочисленные фумаролы, выделяющие газы и пар, теперь находятся в относительно спокойном состоянии. Некоторые из них выбрасывают в воздух струи водяного пара высотой свыше 300 *м*, сливающиеся в огромное облако. Отложения вокруг фумарол окрашены во все цвета радуги. Однако вследствие отдаленности этого заповедника весьма немногие когда-либо посещали Катмай.

Часть Аляскинского полуострова, простирающаяся от пункта, лежащего против середины Кенайского полуострова, до вершины горы Вениаминова, была недавно превращена в государственную резервацию с целью разведок на нефть [1]. Выходы нефти на поверхность наблюдались здесь во многих местах, особенно в бухтах Инискин и Джут. Вдоль западной оконечности Аляскин-

[1] Нефтяная резервация покрывает почти весь Аляскинский полуостров, кроме его оконечности. — *Прим. ред.*

ского полуострова есть месторождения бурого угля, используемые для местных нужд.

В прибрежных водах, особенно вблизи Шумагинских островов, ловится много трески, главным образом сохранившимися от прошлого парусниками из Пюджет-Саунда. Полагают, что лов трески может быть значительно увеличен.

Даже до войны сообщения с Аляскинским полуостровом и Алеутскими островами, расположенными далее к западу, были редки и ненадежны. Омывающие их морские воды опасны и бурны, а экономическое развитие района слишком незначительно, чтобы создать рентабельный поток грузов и пассажиров. Разумеется, в континентальной части этого района нет шоссейных дорог. В окрестностях Канатака в начале минувшей войны несколько коренных жителей погибло от голода из-за отсутствия местных источников пищи и неприбытия из Кадьяка ожидавшихся небольших судов.

Поселения на южном склоне Аляскинского полуострова и на прилегающих к нему островах весьма незначительны. Их население почти исключительно коренное. Вероятно, на всем обширном участке побережья от залива Кука до оконечности Аляскинского полуострова проживает не больше сотни лиц европейского происхождения. Деревни с коренным населением здесь следующие: *Канатак, Чигник, Перривилл, Сэнд-Пойнт, Унга, Сквоу-Харбор Павлов, Бельковский, Кинг-Ков* и *Санак*[1].

Алеутские острова

Тысячи американских солдат хорошо знают, что такое Алеутские острова. Они были удачно, хотя иносказательно, охарактеризованы остротой, бывшей в большом ходу, когда создавались и расширялись базы с целью возвращения Атту и Кыски. Смысл остроты таков, что японцы получили бы по заслугам, если бы после войны их в принудительном порядке вернули на Алеутские острова и заставили там жить. Алеутские острова — негостеприимная область, лишенная древесной растительности,

[1] Население поселков таково (перепись 1939 г.): Канатак — 134, Чигник — 224, Перривилл — 92, Сэнд-Пойнт — 99, Унга — 152, Унга-Айленд — 79, Павлов — 61, Бельковский — 140, Кинг-Ков — 135, Санак — 39 человек. Автор не упоминает, что севернее Санака есть крупная военная авиабаза Торнбрау (Thornbrough Air Force Base), которая во время работы автора над книгой именовалась Форт-Рендолл или Колд-Бей. Аэродром имеет три полосы длиною более 1500 *м* каждая; гарнизон достигал 5,5 тыс. В Сэнд-Пойнте — значительный военно-морской порт и гидроавиабаза; в Кинг-Ков — рембаза мелкого флота. В Сэнд-Пойнте, Сквоу-Харборе и Санаке, а также на о-вах Чернобуром и Чирикова — радио-установки для навигации и локации. Все объекты прикрыты береговой обороной. — *Прим. ред.*

практически не имеющая значения для охоты и рыболовства, лишенная значительных месторождений полезных ископаемых, без постоянного населения, но в избытке наделенная плохой погодой [1].

Алеутская цепь состоит из нескольких тысяч островов размером от небольших скал и рифов до о. Унимак — самого восточного, — который имеет в длину около 110, а в ширину 30 *км*. Около тридцати островов достаточно велики, чтобы иметь названия, которые читатели, возможно, слышали. Алеутские острова состоят из четырех основных групп. Начиная от ближайших к материковой Аляске, следует назвать Лисьи острова, включая Унимак, Акун, Акутан, Уналашку, Амухту, Умнак; Андреяновы острова включают Сегуам, Амля, Атха, Большой Ситхин, Адах, Канага, Танага, Горелой. К Крысьим островам относятся Семисопочный, Амчитка, Малый Ситхин, Крысий, Б. и М. Кыска и Булдырь. В группу Ближних островов включаются острова Семичи, Агатту и Атту.

Алеутские острова представляют собой вершины опустившейся горной цепи — продолжения Аляскинского и Алеутского хребтов на материке. Бóльшая часть этих островов высоко поднимается над уровнем моря. Самая высокая вершина находится на острове Унимак, достигая 2861 *м*. Так же как и на Аляскинском полуострове, многие из этих гор — вулканические. Атту, один из самых суровых и гористых Алеутских островов, имеет в длину только 56 *км* и в ширину до 32 *км*. Однако горы на о. Атту превышают 900 *м*. Боевые операции во время Алеутской кампании велись в условиях этой душераздирающей местности.

На всей цепи Алеутских островов, простирающейся на 1600 *км* с лишним, есть только пять гаваней, пригодных для более или менее крупных судов. Эти гавани находятся на островах Акун, Уналашка, Адах, Кыска и Атту (бухта Убиенная или Массакр-Бей) [2]. Сильные течения из Тихого океана и Берингова

---

[1] Следует добавить (и это самое интересное), что Алеутские острова, по существу, были лишены и тех сил противника, против которых США стоило бы бросать на Алеуты огромные морские, воздушные и сухопутные силы (до 50 тыс. войск). Японцы никогда не имели на Алеутах более 8,5 тыс. войск (официальные данные особой комиссии конгресса США). Дело дошло до такого позора, что флот США, включая эскадру линкоров, и воздушные силы, включая бомбардировочный авиакорпус, в течение 18 суток подвергали бомбардировке совершенно пустынный, без боя оставленный японцами островок Кыска, после чего он был «взят штурмом» американо-канадским десантом силой в 34 тыс. штыков. Адмирал флота Исаков, обративший внимание советского читателя на этот случай, называет его анекдотическим, не имеющим других подобных примеров в военной истории (см. «Кампании войны на Тихом океане», перевод с английского, под редакцией и со вступительной статьей адмирала флота И. С. Исакова, Воениздат, М., 1949). — *Прим. ред.*

[2] Все эти гавани служат военно-морскими базами. Главной из них является Адах (бухта Хулух), где также есть большая авиабаза Дэвис. В годы войны гарнизон острова превышал 9,6 тыс. В 1949/50 бюдж. году на рас-

моря образуют опасные водовороты в зоне Алеутских островов. Однако приливно-отливные перемещения морского уровня, хотя и не отличаются правильностью, но невысоки — в среднем разница между высшей отметкой прилива и низшей отметкой отлива не превышает 1 *м*.

Хотя Алеутские острова от природы безлесны, однако еловая рощица, посаженная русскими в 1805 г. в Датч-Харборе, теперь выросла до 7,5 *м*. Растительный покров, свойственный этим островам, состоит из грубых трав, песчанки и осоки, обычно произрастающих в местностях со слишком крутыми подъемами и сильно пересеченной, так что покосы там невозможны. Почва, хотя и не бедна, но деятельный слой склонен к утоньшению, к пересыщению влагой и к оскудению азотистыми веществами. Опыты по выращиванию овощей дали там отрицательные результаты. На восточных Алеутских островах имело успех овцеводство[1]. На многих островах водятся лисицы, служащие главным источником дохода для проживающих здесь алеутов. Медленно начинают вновь размножаться морские выдры, которые были почти полностью истреблены в эпоху русского владения[2]. Гагары, люрики, топорки (морские попугаи), бакланы, чайки и чистики принадлежат к числу тех видов морских птиц, которые в огромном числе гнездуют на Алеутских островах и создали на них крупнейшие в мире птичьи базары.

В пределах той части Алеутских островов, которая протянулась на расстояние в 917 *км* от о. Атха до о. Атту, до войны

ширение этой базы испрашивалось 22 616 тыс. долл. На Атту есть также крупный военный аэропорт с гарнизоном (превышал 8 тыс.) в Кемп-Эрл. Крупная авиабаза Шемия с армейским гарнизоном расположена на небольшом ровном острове Самья, крайнем восточном из группы Семичи. Южнее островов Атту и Семичи, на острове Агатту есть военный гарнизон. На Крысьих островах главная военная авиабаза расположена на Амчитке, а вспомогательная — на Б. Кыске. Наиболее южная группа из Алеут — Андреяновы острова (о. Аматыгнах — 51°30′ с. ш., 179° з. д.); на этой группе островов, кроме главной базы Адах, есть еще авиабазы Танага (западнее) и Атха («Станция А», восточнее). Военные сооружения имеются также на островах Б. Ситхин (топливная станция) и Оглюга (вспомогательный аэродром). — *Прим. ред.*

[1] Овцы завозятся из Австралии; среди них наблюдается большой падеж из-за слабой питательности трав и холодных ветров (особенно после стрижки). — *Прим. ред.*

[2] Это ложь. Русские оставили новым хозяевам довольно богатые угодья морской выдры. Американцы — вот кто почти совершенно уничтожили морских выдр. На советских Командорских островах морские выдры хорошо плодятся и даже приручаются, вновь приобретая ту доверчивость к людям, которой они когда-то отличались. Морские выдры на Алеутских островах, как полагают, окончательно погибли от американских бомбардировок. Зато в Чугацком заливе в 1949 г. обнаружено стадо морских выдр в 300—400 голов. — *Прим. ред.*

не проживало ни одного человека [1]. В деревне *Атту* после оккупации исчезло все ее население, состоявшее из 43 алеутов и двух педагогов-американцев. Все они, за исключением одного учителя, который был убит, найдены живыми и здоровыми в лагерях для военнопленных [2]. Другие алеутские деревни на этой цепи — *Атха, Акутан, Унимак* [3] — расположны на островах, имеющих те же названия; *Никольский* — на о. Умнак [4], *Черновский* и *Кошига* [5] — на о. Уналашка и *Фалс-Пасс* — на о. Унимак. *Уналашка* вместе с *Датч-Харбором* [6], расположенным на особом островке, в том же самом заливе, до войны была самым крупным поселением на Алеутских островах и всегда представляла центр их экономической жизни. Одно время гавань Уналашки была самой оживленной на Аляске, будучи расположена на пересечении важных коммуникаций Тихого океана при входе в Берингово море. Военно-морская аванбаза, которая была создана на Уналашке в 1940 г., подверглась сильной воздушной бомбардировке со стороны соединения японских авианосцев в тот момент, когда Кыска и Атту были оккупированы японцами летом 1942 г. [7].

Те 375 человек из постоянного коренного населения Алеутских островов, которые в 1942 г. были эвакуированы в Юго-восточную Аляску, в 1945 г. были возвращены на свои родные места. Вернулись все, за исключением трех, которые предпочли

---

[1] На всей цепи Алеутских островов в 1939 г. проживало не более 800 человек, включая 2—3 десятка американцев. Наибольшая доля населения (до 350 человек) проживала на Уналашке. Напомним еще раз, что в разгар военных операций против японцев в 1943 г. численность войск США на Алеутах достигала 50 тыс. солдат и офицеров. — *Прим. ред.*

[2] Зато алеуты, эвакуированные американцами с Алеутских островов во время войны в лагерь на Адмиралтейском острове (Юго-восточная Аляска), далеко не все оказались живыми и здоровыми. Как свидетельствует бюллетень «Alaska's Health» (см стр. 147 этого сборника), из 164 алеутов, эвакуированных в августе 1942 г., только в течение первых 10 месяцев эвакуации умерли от туберкулеза 20 человек, что соответствует смертности только от одной этой болезни в 14,6% в год. — *Прим. ред.*

[3] Население (перепись 1939 г.): Атха — 89, Акутан — 80, Унимак — 88 человек. Акутан — это военно-морская топливная станция. — *Прим. ред.*

[4] На мысе Оттер, на севере о. Умнака расположена авиабаза Кейп (Cape Air Force Base), ранее называемая Форт-Гленн. Кроме того, на Умнаке есть вспомогательный военный аэродром Берри. — *Прим. ред.*

[5] Черновский — заградительно-сетевая база. Население Кошиги — 26 человек (1939 г.). — *Прим. ред.*

[6] Население по переписи 1939 г.: Уналашка — 298, Датч-Харбор — 52 человека. Остров, на котором расположена военно-морская база Датч-Харбор, называется Амахнак. Армейский гарнизон расположен в Форт-Мирсе. — *Прим. ред.*

[7] В действительности бомбардировка была вовсе не особо сильной; она не могла нанести серьезного ущерба военно-морской базе Датч-Харбор, расходы на которую в то время оценивались в 44 млн. долл. (база подводных лодок, авиабаза и средства береговой обороны, с гарнизоном до 16 тыс. солдат, моряков и офицеров). — *Прим. ред.*

остаться в экономически более развитой Юго-восточной части Территории [1]. Остальные, не колеблясь, предпочли свои суровые родные острова.

Бристольский залив

Бристольский залив имеет большое значение в силу одного обстоятельства — промысла исключительно ценной красной рыбы — нерки, которая водится в этой обширной и неглубокой части Берингова моря, прилегающей непосредственно с севера к Аляскинскому полуострову. Это самый крупный не только на Аляске, но и во всем мире район лова указанного вида лососевых, который высоко ценится рынком. Нерка мечет икру только в протоках, сообщающихся с озерами. Подобные идеальные условия имеются в районе Бристольского залива. Многие реки, впадающие в Бристольский залив — Квичак, Накнек, Игегик, Нушагак и Угашик, — все это стоки крупных озер. Глубины этого весьма обширного залива не превышают 90 *м*. Объем продукции двух десятков консервных заводов этого района, хотя и колеблется в зависимости от циклов хода лососевых, в среднем составляет около 1 млн. ящиков в год [2]. Ящик консервов из нерки по современным ценам [3] стоит от 15 долл. и выше. В отличие от других аляскинских районов лова лососевых, рыба здесь ловится исключительно сетями, по большей части ячейковыми. Эти сети тянутся небольшими парусными судами, так как по закону здесь воспрещается применение моторных судов. Нерка не клюет на наживку, так что ее нельзя ловить на крючок; траловый же лов и ловушки в этом районе запрещены. Путина и выработка консервов в районе Бристольского залива продолжаются около одного месяца — с конца июня по конец июля.

Бо́льшая часть побережья Бристольского залива представляет низменную тундру, простирающуюся в глубь суши, где иногда можно видеть отдаленный потухший вулкан. Весь этот район находится за пределами зоны распространения лесов. Охота на пушных зверей с помощью капканов в зимний период служит важным источником занятий для постоянного коренного населения этого района, принадлежащего к эскимосам. Это самые южные представители эскимосов на Аляске [4].

---

[1] Следует добавить: и также нескольких десятков человек, умерших в эвакуации от туберкулеза. — *Прим. ред.*

[2] Ящик содержит 48 банок весом по 1 англ. фунту-нетто каждая, т. е. 21,75 *кг* нетто. Один миллион ящиков консервов — это 21 750 *т* консервированной лососины. — *Прим. ред.*

[3] Здесь цены 1945 г., которые с тех пор сильно поднялись в результате политики монополий США. — *Прим. ред.*

[4] В эпоху русского владения Аляской эскимосы селились гораздо южнее: на островах Кадьяк и Афогнак (коняги), на берегах и островах залива Принца Уильяма (чугачи). — *Прим. ред.*

На кратковременный сезон работы консервных заводов в этом районе большая часть рыбаков и рабочих доставляются из Пюджет-Саунда или из Калифорнии. После того как уйдут со своим ценным грузом суда, принадлежащие рыбоконсервным заводам, Бристольский залив превращается в уединенный заброшенный район, пока в следующем году не вернутся рыбаки. Круглый год поддерживаются только воздушные сообщения с Энкореджем.

В этом районе постоянными поселениями сколько-нибудь заметного размера являются лишь *Диллинхем* и *Накнек*[1]. *Алекнагик*[2], расположенный вверх по реке от Диллинхема, представляет довольно любопытное поселение секты «адвентистов седьмого дня». Прежде население Алекнагика существовало главным образом ловлей форели; за каждую пойманную рыбу этой породы выплачивалась премия в $2^1/_2$ цента. Эта премия выплачивалась из совместных средств владельцев рыбоконсервных заводов и из бюджета Территории, чтобы освободить от этих форелей протоки, где, как полагали, форели вредили размножению лососевых, поедая их икру и мальков. К другим поселениям района Бристольского залива относятся *Канаканак, Кларкс-Пойнт, Эквак, Левелок, Игегик, Пайлот-Пойнт* и *Угашик*[3].

БЕРИНГОВО МОРЕ

К району Берингова моря в настоящей работе отнесены: побережье Берингова моря между Бристольским заливом и полуостровом Сьюард, низовья рек Юкона и Кускоквима, а также острова Берингова моря, из которых самыми важными являются острова Св. Лаврентия, Нунивок и Прибылова. Само Берингово море, за исключением частей, лежащих непосредственно к северу от Алеутских островов и западнее островов Прибылова, настолько неглубоко, что даже суда с не особенно большой осадкой иногда садятся на мель за пределами видимости суши. Зимой Берингово море заполнено дрей-

---

[1] Диллинхем и Накнек («Станция N») известны в настоящее время в качестве аэропортов военного значения, причем Накнек представляет собой крупную авиабазу. Население Диллинхема, по оценке 1947 г., — 450 человек, Накнека (1939 г.) — 152 человека. — *Прим. ред.*

[2] Население — 78 человек (1939 г.). — *Прим. ред.*

[3] Автор «забыл» упомянуть еще Мешик, расположенный южнее Угашика, где сооружен важный военный аэропорт. Мешик лежит на побережье полуострова Аляска, напротив острова Чистякова, прикрывающего вход в бухту Порт-Хейден. Армейский гарнизон расположен здесь в Форт-Морроу. Население перечисленных пунктов (перепись 1939 г.): Канаканак — 113, Кларкс-Пойнт — 22, Эквак — 68, Игегик — 125, Пайлот-Пойнт — 114, Угашик — 55 человек. — *Прим. ред.*

фующими льдами, прекращающими морские сообщения на период от семи до восьми месяцев в году. Линия побережья слабо изрезана и не имеет глубоководных гаваней, а поэтому с рейдов грузы обычно доставляются на берег лихтерами.

Вдоль побережья Берингова моря простирается низменность. В ряде мест на расстоянии нескольких километров от берега встречаются отдельные возвышенности (холмы). Дальше в глубь суши рельеф несколько повышается, образуя невысокое всхолмленное плато, простирающееся между горной цепью Брукса и Аляскинским хребтом. В этом районе, за исключением северных участков вдоль Нортонова залива, лес совершенно отсутствует на значительном расстоянии от побережья. Однако здесь имеется обильная растительность, состоящая из трав, тальника, ольхи и других кустарников. Бассейны стока двух больших аляскинских рек — Юкона и Кускоквима, охватывают всю эту внутреннюю часть территории. Дельты обеих этих рек весьма широки. Например, дельта Юкона имеет в поперечнике 130 *км* и изрезана рядом крупных и мелких рукавов. Рельеф местности настолько плоский, что влияние приливов чувствуется более чем на полтораста километров вверх по течению [1]. Низменный прибрежный район между Кускоквимом и Юконом представляет лабиринт из рукавов этих рек, болот, прудов и озер, среди которых гнездятся миллионы морских и прибрежных птиц. Этот район остается в значительной степени неизвестной территорией, по крайней мере для американцев и европейцев. До настоящего времени отсутствуют сколько-нибудь удовлетворительные карты этого района.

Эскимосы, живущие на морском побережье, ходят по рекам во внутренние части области, пользуясь небольшими лодками, приводимыми в движение шестами и гребками — короткими веслами с широкими лопастями. Однако и они имеют лишь смутное представление о внутренней части области, даже о том, где расположены деревни. В последнее время стало возможно поддерживать сообщение с некоторыми из этих деревень с помощью самолетов. В том месте, где наиболее тесно сближаются реки Юкон и Кускоквим, находится широко используемый волок. Примитивный образ жизни коренного населения почти не изменился с момента появления европейцев на Аляске, но в ряде местностей введение и разведение домашних оленей оказалось большим благом для коренных жителей [2]. Рыболовство, охота,

---

[1] У этого побережья разность уровней во время приливов и отливов достигает 2,5—3 *м*. — *Прим. ред.*

[2] Образ жизни эскимосов уже далеко не столь примитивен, как пишет Сундборг; все дело в том, что *уровень* жизни эскимосов в капиталистической Америке страшно низок, гораздо ниже, чем в эпоху их первобытного существования. — *Прим. ред.*

звероловство — таковы несложные занятия эскимосов, проживающих в этом районе. За исключением школьных учителей, миссионеров и отдельных лиц, занятых время от времени поисками и разработкой полезных ископаемых, почти никто из лиц европейского происхождения в этой части Аляски не живет.

Сообщение с нижним течением Кускоквима поддерживается летом небольшими пароходами [1], совершающими рейсы непосредственно между Сиетлом и Бетелом. В Бетеле грузы переваливаются на небольшие речные суда для распределения в пределах обширного бассейна р. Кускоквим. Нижнее течение р. Юкон в известной степени обслуживается портом Сент-Майкл [2], из которого моторные баркасы идут до устья этой реки, находящегося южнее на расстоянии 100 *км*. Однако бо́льшая часть реки, включая даже нижний плес Юкона, обслуживается пароходами, идущими вниз по течению от Ненаны. Аляскинская железная дорога, которой принадлежат эти пароходы, отправляет их до Маршалла [3]. Самолет сыграл важную роль в развитии этого района, так как лишь несколько часов полета стали отделять его от таких центров, как Энкоредж.

С 1926 г. ведется разработка крупного россыпного месторождения платины в заливе Добрых Вестей (Гудньюс), расположенном в южной части описываемого района Берингова моря. Это единственная современная отрасль промышленности в данном районе. На о. Нунивак и вблизи Бетела найден каменный уголь.

В отношении пейзажа о. Нунивак почти не отличается от соседней части континента. Доказано, что на о. Нунивак имеются исключительно благоприятные условия для оленеводства. В 1920 г. на Нунивак было завезено стадо из 99 оленей, в 1930 г. — еще одно, в составе 89 голов. В настоящее время поголовье оленей на о. Нунивак увеличилось до 30 тыс. [4]. На этом острове происходит также успешная реинтродукция овцебыка (мускусного быка) из Гренландии [5]. На островах Св. Лаврентия и Кинга, расположенных в Беринговом море, живут эскимосы, отличающиеся примитивной культурой, основанной на использовании тюленьего жира и изготовлении изделий из моржовой кости.

---

[1] Всего одним пароходом! — *Прим. ред.*

[2] Порт Сент-Майкл — бывший русский редут Михайловский. В настоящее время Сент-Майкл является военной зоной армии США под названием Форт-Сент-Майкл. Население — 142 человека (1939 г.) — *Прим. ред.*

[3] Иначе — Фортуна-Ледж. Население (по оценке 1947 г.) — 125 человек. — *Прим. ред.*

[4] Цифра вызывает сомнение. См. примечание 1 на стр. 128 — *Прим. ред.*

[5] В свое время овцебыки были полностью истреблены на Аляске американскими и скандинавскими китобоями. — *Прим. ред.*

Острова Св. Георгия и Св. Павла, принадлежащие к островам Прибылова, находятся в южной части Берингова моря — примерно в 320 *км* северо-западнее Датч-Харбор. На этих островах имеются знаменитые лежбища, где происходит размножение морских котиков, которые держатся в водах, омывающих побережье Тихого океана почти до экватора на юге. Котики живут на этих скалистых островах близ Аляски ежегодно с мая по август. Много лет назад зверопромышленники всех наций свободно охотились на котиков в открытом море. Это хищническое избиение котиков с поразительной быстротой уменьшало их поголовье[1]. В 1911 г. Соединенные Штаты, Великобритания, Япония и Россия подписали конвенцию, которая предоставляла Соединенным Штатам исключительное право на забой котиков на Прибыловых островах с тем, чтобы американское правительство делило доход от шкур забитых котиков между странами, подписавшими конвенцию. Япония перестала быть участником этой конвенции в 1941 г. В свете того, что вскоре произошло, не будет нелогичным предположить, что японцы предприняли эту акцию потому, что не хотели чувствовать себя обязанными делить доход с островов Прибылова с кем бы то ни было после овладения Аляской. Хотя ежегодно с островов Прибылова получается значительное количество высокоценных шкур котиков, их стадо восстановилось: со 130 тыс. голов в 1910 г. до более чем 2 млн. в настоящее время. Забой и снятие шкур котиков вместе с переработкой того, что шло в отходы, обеспечивают занятость и хорошее вознаграждение за труд для алеутов, постоянно проживающих на этих островах. В зимний период алеуты островов Прибылова занимаются заготовкой шкурок голубых и белых песцов, которые разводятся на этих островах[2]. Угроза западной части Аляски со стороны японцев в 1942 г. вызвала эвакуацию в Юго-восточную Аляску всех алеутов, постоянных жителей островов Прибылова. Однако в настоящее время они реэвакуированы на свои родные острова.

---

[1] В эпоху русского владения Аляской, до 1867 г., по положению, введенному еще при Павле I главой Российско-Американской компании Резановым, убой котиков на Прибыловых островах был строго ограничен и был монополией Р.-А. К. Нарушители этого положения — хищники американцы-бостонцы, англичане, шотландцы, скандинавы, японцы — нещадно преследовались компанейскими военными шлюпами; пойманные браконьеры отвозились в сибирские порты, судились и ссылались на каторгу. Благодаря этому американцы в 1867 г. получили на Прибыловых островах стадо котиков до 5 млн. голов. При американском хозяйничаньи это ценнейшее поголовье стало жертвой безудержного и бессмысленного расхищения, результаты которого описаны автором. — *Прим. ред.*

[2] В американской печати неоднократно указывалось, что алеуты на Прибыловых островах находятся в безвыходной долговой кабале у частной компании, откупившей у США эти промыслы. Песцы на Прибыловых островах были заведены там русскими. — *Прим. ред.*

Сент-Пол и *Сент-Джордж*[1] — деревни на Прибыловых островах, достигшие некоторого благополучия. На о. Св. Лаврентия довольно крупными эскимосскими деревнями являются *Гамбел* и *Савунга*[2]. К более крупным поселениям континентального побережья Берингова моря относятся деревни: *Шактолик, Уналаклит, Хупер-Бей, Кипнук, Квигилингок* и *Квинхагак*[3]. *Мекорюк* — самая крупная деревня на о. Нунивак; деревня *Тунунак*[4] расположена на о. Нельсон, отделенном от материка узким заболоченным проливом. *Бетел* является главным центром долины р. Кускоквима[5]. К другим довольно крупным деревням с коренным населением, расположенным вдоль этой реки или поблизости от нее, относятся: *Ик, Напакиак, Кветлук, Нунапитчук, Напаскиак, Акиачак, Акиак, Тулуксак, Калскаг, Аниак, Напамют*[6] и *Стони-Ривер*. Вдоль нижнего течения р. Юкон сосредоточились десятки мелких деревень. Почти все они расположены на северном, более высоком берегу, который менее затопляется во время разлива. К этим деревням относятся: *Чанеляк, Акулурак, Маунтен-Виледж, Охагамют, Русская Миссия, Стуяхок, Паймют, Холи-Кросс* и *Шагелук*[7]. Выше последнего пункта проживают уже не эскимосы, а индейцы-атапаски — коренное население внутренних районов Аляски. *Сент-Майкл*[8], на острове того же названия, расположенный к северу от устья Юкона, когда-то представлял собой немаловажный порт. В 1897—1898 гг. здесь почти внезапно возник крупный городок из палаток, так как в этом месте золотоискатели ожидали транспортные суда для отправки вверх по Юкону на Клондайк.

---

[1] Сент-Пол — это прежде всего военная зона, подчиненная базе Датч-Харбор. Население деревень (по переписи 1939 г.): Сент-Пол — 299, Сент-Джордж — 183 человека. — *Прим. ред.*

[2] Население деревень (перепись 1939 г.): Гамбел — 296, Савунга — 209 человек. — *Прим. ред.*

[3] Население перечисленных пунктов (по переписи 1939 г.): Щактолик — 128, Уналаклит — 329, Кипнук — 144, Квигилингок — 146, Квинхагак — 224, Хупер-Бей, по оценке 1947 г., — 325 человек. В Уналаклите расположен крупный аэропорт. — *Прим. ред.*

[4] Население — 65 человек (1939 г.). — *Прим. ред.*

[5] Еще с 1932 г. Бетел развивается в качестве крупного аэропорта, и теперь там есть армейский гарнизон. Население Бетела, по оценке на 1947 г., достигло 450 человек. — *Прим. ред.*

[6] Население перечисленных пунктов (перепись 1939 г.): Ик — 170, Напакиак — 113, Кветлук — 186, Нунапитчук — 121, Напаскиак — 67, Акиачак — 156, Акиак — 209, Тулуксак — 88, Калскаг — 76, Аниак — 122, Напамют — 75 человек. В Аниаке расположен крупный аэропорт, в Ике, Акиаке, Тулуксаке, Калскаге, Напамюте — вспомогательные аэродромы. — *Прим. ред.*

[7] Население перечисленных пунктов (перепись 1939 г.): Чанеляк — 92, Акулурак — 162, Маунтен-Виледж — 128, Охагамют — 29, Русская Миссия — 34, Паймют — 8, Холи-Кросс — 226, Шагелук — 92 человека. — *Прим. ред.*

[8] Сент-Майкл — старый русский редут Михайловский, а в настоящее время — военная зона Форт-Сен-Майкл. Население поселка (1939 г.) — 142 человека. — *Прим. ред.*

Во всех населенных пунктах, названных выше, общая численность лиц европейского происхождения составляет менее 300 человек по сравнению с более чем 6 тыс. человек, принадлежащих к коренному населению. Жители многих мелких поселений побережий Берингова моря принадлежат почти целиком к коренному населению. В данном районе только в двух пунктах больше пришлого населения, чем эскимосов, — это в Платинуме, где производится разработка месторождений платины в заливе Добрых Вестей [1] и в Маршалле, транспортном центре на р. Юкон. В Бетеле, который выполняет ту же функцию на р. Кускоквим, обычно постоянно проживает около сотни пришлых и около двухсот человек из коренного населения Аляски.

ПОЛУОСТРОВ СЬЮАРД

Полуостров Сьюард в действительности простирается к западу не намного дальше, чем аналогичные, более обширные части суши континентальной Аляски, расположенные южнее в Беринговом море, а на севере — в Северном Ледовитом океане. Все же этот полуостров играет важную роль в глобальной географии вследствие того, что ему навстречу из Азии выступает Чукотский полуостров. Крайний выступ полуострова Сьюард (мыс Принца Уэльского) находится на расстоянии лишь 90 *км* от мыса Дежнева в Сибири; мыс этот в ясный день отчетливо виден с материковой части Аляски вместе с двумя островами Гвоздева (Диомидами) [2] на середине Берингова пролива. Глубоко врезывающиеся в побережье Аляски заливы Нортонов и Коцебу отчетливо выделяют эту область в форме полуострова, имеющего в длину около 320 *км*, а в ширину в среднем несколько больше 160 *км* [3]. Экономические и культурные особенности полуострова Сьюард тоже хорошо выражены. Это один из наиболее важных районов добычи россыпного золота на Аляске и единственное место на всей западной части Территории, где прочно закрепилось пришлое американское население.

Бо́льшая часть побережья полуострова Сьюард — низменная и пологая. Обширные прибрежные отмели вызывают

[1] Добыча платины носит сезонный характер. Более постоянного характера пришлое население связано здесь с крупным аэропортом Гудньюс-Бей возле поселка Платинум, население которого в 1947 г. оценивалось в 600 человек (против 45 человек в 1939 г.). В поселке Гудньюс населения в 1939 г. было 48 человек. — *Прим. ред.*

[2] Точнее, островов группы Гвоздева три, но имеют значение, действительно, лишь советский о. Ратманова (Большой Диомид) и американский о. Крузенштерна (Малый Диомид), на котором в 1939 г. было 129 человек населения. — *Прим. ред.*

[3] Площадь полуострова Сьюард — около 54 тыс. кв. *км*; население (по оценке на 1948 г.) — 6 тыс. человек, из них половина — пришлое белое население, а остальное — коренное эскимосское. — *Прим. ред.*

необходимость для судов держаться на якоре на значительном расстоянии от берега и производить разгрузку с помощью лихтеров. Прибрежная равнина переходит дальше в плоскую платообразную возвышенность высотой от 60 до 600 *м*, образованную широкими террасами и занимающую бо́льшую часть полуострова. Эта возвышенная часть полуострова достигает наибольшей высоты в разбросанных горных грядах с довольно резко выраженным рельефом. В защищенных долинах юго-восточной части полуострова держатся самые крайние, редкие очаги елово-березовых лесов Внутренней Аляски. Бо́льшая часть рассматриваемой области представляет собой тундру, лишенную древесной растительности, покров которой состоит примерно на 30% из лишайников, на 25% из осоки, на 25% из кустарника и на 20% из различных трав, стланцев и мхов. Вдоль морского побережья и по нижним частям долин, образованных ручьями и речками, тундра заболочена и имеет большой избыток влаги. На склонах с лучшими условиями стока встречается сухая тундра. Более высокие места совершенно лишены растительности. Весь район находится в зоне распространения вечной мерзлоты. Грунт промерзает на большую глубину, оттаивая летом только на 12—25 *см*.

Вследствие того, что прилегающая часть Берингова моря покрывается льдом и навигация ограничена кратковременным летним периодом, всего несколько лет назад в течение семи-восьми месяцев в году прекращались связи этой области с внешним миром. Однако в настоящее время на полуострове Сьюард авиация действует круглый год, и уже нельзя больше сказать, что из этих мест «даже бог отбывает с последним пароходом». Ном превратился в важный пункт остановки самолетов на воздушной магистрали в Азию[1], проходящей через этот мост между обоими континентами. «Пан-Американ эруэйс» и ряд более мелких компаний воздушных сообщений поддерживают связь с полуостровом Сьюард и в его пределах, где имеется около 25 небольших посадочных площадок. Каждый из центров добычи полезных ископаемых располагает местной системой безрельсовых дорог, хотя общее протяжение этих разрозненных дорожных участков составляет всего около 400 *км*. Кроме того, на полуострове Сьюард действует 169 *км* санных дорог, 129 *км* конных железных дорог (декавилек), идущих от Нома на север, и около

[1] В действительности аэропорт Нома транспортного значения теперь почти не имеет, а является военной авиабазой Маркс (Marks Air Force Base), расположенной в военной зоне Форт-Дэвис. Здесь же расположена военная авиашкола по внедрению навыков жизни на арктических театрах военных действий (Arctic Indoctrination School, Air Force, Nome), а на острове Следж, западнее Нома, имеется и военно-морской гарнизон. В систему авиабазы Маркс входит также вспомогательный аэродром Мунлайт-Спрингс. — *Прим. ред.*

1600 *км* троп, соединяющих между собой все обитаемые районы. Вдоль троп расположено до сорока зимовий для путников. Без подобных одиночек-зимовий в этой суровой местности были бы невозможны ни дальние поездки, ни сколько-нибудь продолжительное существование.

Прежние способы добычи золота одиночками-старателями давно уступили место крупной добыче с помощью дорогостоющих драг, принадлежащих корпорациям, центры которых находятся в Сан-Франциско или в Бостоне. На полуострове Сьюард имеются промышленные месторождения ряда других металлов. Наиболее интересным из них является месторождение олова в форме россыпей вблизи Тин-Сити, на крайнем западе этой области. Это — единственное из разрабатываемых месторождений олова в Северной Америке[1]. Из важнейших отраслей хозяйства этого района второе место принадлежит оленеводству, которым теперь могут заниматься только эскимосы. В зимний период большое значение приобретает охота на пушных зверей с помощью капканов. Основные виды пушных животных здесь — лисицы, рыси, норки, куницы, ондатры (мускусные крысы) и белки. Близ побережья в изобилии держатся птицы; богаты фауной и воды. В море и в пресных водах этого района водятся лососевые, сиг, треска, сельдь, щука и корюшка. Однако эти ресурсы используются еще недостаточно. Вдоль субарктического побережья встречаются различные виды тюленей и китов.

Ном — единственный сравнительно крупный город на полуострове Сьюард. В настоящее время он имеет около 1500 жителей. В 1899 г., в разгар золотой горячки, в Номе проживало до 25 тыс. человек. В Номе находятся органы федерального управления Второго судебного округа Территории, и он представляет собой экономический центр для большей части северо-западной Аляски. Около 80% всего белого населения полуострова Сьюард проживает в городе Ном.

Теллер, находящийся на побережье бухты Порт-Кларенс у западной оконечности полуострова Сьюард, является единственной хорошей гаванью на всем этом побережье. В конечном счете он может превратиться в порт, через который будет проходить растущая торговля с Азией[2].

---

[1] Все запасы оловянной руды в пределах США и Аляски оцениваются в 6,35 тыс. *т* (в переводе на металл), из которых на Аляске, главным образом в районе Тин-Сити, имеется 4,55 тыс. *т*. — *Прим. ред.*

[2] Никакой торговли с Азией через Аляску, разумеется, не ведется, с тех пор как США ведут политику разрыва торговых отношений с СССР и странами народной демократии. И значение района Теллера (бухты Порт-Кларенс) заключается вовсе не в торговле, а в том, что здесь, на узком мысу Спенсер, расположена крупная военная авиабаза (Point Spenser Air Force Base) — наиболее близкая к советским границам из авиабаз Аляски. Население Теллера, по переписи 1939 г., составляло 118 человек. — *Прим. ред.*

Кендл, на побережье залива Коцебу, *Каунсил,* расположенный в горнопромышленном районе Офир-Крика, и *Хейкок,* находящийся в самой отдаленной восточной части полуострова, — все это центры добычи полезных ископаемых [1]. Только в этих городках постоянно проживают небольшие группы пришлого населения. К наиболее важным поселениям эскимосов относятся: *Бакленд, Диринг, Шишмарев, Уэлс, Диомид, Иглу, Соломон, Головнин, Элим* и *Коюк* [2]. В эскимосском поселении *Уайт-Маунтен* [3], расположенном на р. Рыбной, на некотором расстоянии от бухты Головнина, находится самое северное из ремесленных училищ, принадлежащее организации по обслуживанию коренного населения Аляски.

АРКТИЧЕСКИЙ СКЛОН

Севернее хребта Брукса с его вершинами в 3 тыс. *м* и выше простираются обширные равнины с наклоном к Северному Ледовитому океану. Окрестности залива Коцебу, которые в настоящей работе относятся к Арктическому склону, в действительности лежат западнее или даже несколько южнее хребта Брукса. Однако их общий характер аналогичен тому, который свойственен собственно Арктическому склону, расположенному дальше к северу. Это самая обширная из областей, рассматриваемых нами. В длину она имеет более 1200 *км,* а в ширину — местами до 400 *км;* общая ее площадь составляет около 325 тыс. кв. *км* [4]. Однако об этой области приходится сказать меньше, чем о любой другой на Аляске. Отчасти это объясняется тем, что Арктический склон — одна из наименее изученных областей Аляски. Однако главная причина заключается в том, что все, что известно о ней, указывает на весьма небольшую потенциальную экономическую ценность.

Бóльшая часть арктического побережья Аляски представляет невысокую, слегка всхолмленную тундру, прорезанную небольшими протоками и озерами. Наиболее высокая растительность представлена тальником высотой менее 2 *м.* Но и эта кустарниковая ива встречается лишь в защищенных лощинах. В течение короткого арктического лета тундра расцвечена яркими красками многочисленных цветущих растений. Разумеется, вся область находится в зоне вечной мерзлоты; лишь поверхностные слои грунта

[1] Население этих пунктов (перепись 1939 г.): Кендл — 119, Каунсил — 48, Хейкок — 81 человек; все эти пункты имеют аэродромы. — *Прим. ред.*

[2] Между Головниным и Коюком расположен один из главнейших аэропортов трассы Ном — Фербенкс: Мосес-Пойнт. Население перечисленных пунктов (перепись 1939 г.): Бакленд — 115, Диринг — 230, Шишмарев — 257, Уэлс — 193, Соломон — 106, Головнин — 116, Элим — 100, Коюк — 100 человек. Все эти пункты имеют аэродромы. — *Прим. ред.*

[3] Население Уайт-Маунтен — 199 человек (1939 г.). — *Прим. ред.*

[4] По Хильшеру — 260 тыс. *км.* Население — 4 тыс. эскимосов и несколько сот американцев, проживающих временно. — *Прим. ред.*

оттаивают летом на незначительную глубину — в зависимости от характера растительного покрова, экспозиции, высоты над уровнем моря, условий стока и т. д. Ягели, образующие значительную часть растительности тундры, служат кормовой базой для стад домашних оленей, которые представляют главный источник существования эскимосов[1]. Наиболее ценным пушным зверем здесь является белый арктический песец. В довольно большом количестве встречаются полярные медведи и такие млекопитающие морские животные, как тюлень-угруг, моржи и киты. В районе имеются весьма обширные птичьи базары, где дикие птицы выводят потомство для значительной части Северо-Американского континента. В изобилии встречается различных пород рыба.

В ряде мест побережья имеются обнажения каменноугольных пластов. Выходы нефти наблюдаются юго-восточнее мыса Барроу, что давно уже привело к занятию военно-морским министерством Соединенных Штатов весьма обширной площади в этом районе в качестве особой нефтяной резервации. Вплоть до 1944 г. систематической разведки этих ресурсов не проводилось. Однако в 1942 г., в качестве одного из военных мероприятий, весь Арктический склон площадью почти в 19,75 млн. *га* был объявлен зоной, изъятой в отношении всех дальнейших заявок частных лиц и компаний на разведку полезных ископаемых, аренду земельных участков, вступление во владение и пр. В настоящее время в этом районе промышленная разведка месторождений нефти проводится инженерными частями военно-морского флота, а также гражданскими геологами, состоящими на службе других федеральных ведомств[2].

Севернее Берингова пролива морские сообщения с побережьем Аляски возможны не более трех месяцев в году. Обычно Берингов пролив свободен от льда к 1 июля; у мыса Хоп море освобождается от льда около 10 июля. Плавание морских судов в заливе Коцебу обычно становится возможным с 15 июля, а мыса Барроу, как правило, можно достичь около 1 августа.

---

[1] В действительности такое положение относится ко временам прошедшим. За последнее десятилетие эскимосы утратили интерес к оленеводству, будучи на каждом шагу ограбляемы американскими мошенниками, под разными предлогами объявлявшими эскимосские оленьи стада своей собственностью. В результате этого домашние олени паслись без всякого присмотра и становились жертвой волков и охотников за шкурами, дичали и смешивались с дикими оленями-карибу. В последние годы поголовье домашних оленей на Аляске оценивается всего в 65 тыс., сократившись в 10—15 раз против 1939 г. Эскимосы, по примеру пришлых хищников, охотятся на одичалых оленей так же, как и на диких карибу. Основная причина провала оленеводства на Аляске — происки мясных монополий США. — *Прим. ред.*

[2] В действительности все эти ведомства работают в тесном сотрудничестве с нефтяной монополией «Стандарт ойл оф Нью-Джерси» и используют для разведок подчиненные ей частные фирмы.

Восточнее Барроу в паковом льду трещины образуются иногда и раньше 1 августа, однако эти условия значительно варьируют в разные годы. Новый лед начинает появляться у Барроу в конце сентября, а в заливе Коцебу — около 15 сентября. Под влиянием течений и ветров в Северном Ледовитом океане паковый лед дрейфует иногда со скоростью до 5 *км* в час. В случаях, когда движение дрейфующего пакового льда наталкивается на преграду, он нагромождается в виде торосов высотой более 30 *м*. Однако в этой зоне нет айсбергов, вроде тех, которые образуются гренландскими ледниками и плавают в Северной Атлантике.

Так как Арктический склон не имеет сухопутных сообщений, то крайняя непродолжительность сезона морской навигации представляет серьезное препятствие для сколько-нибудь значительного использования его естественных ресурсов. Во время минувшей войны в летние месяцы советские грузовые суда регулярно проходили Беринговым проливом, поддерживая сообщения между портами Тихоокеанского побережья Соединенных Штатов и портами Советской Арктики.

Численность белого населения, постоянно проживающего в пределах всего Арктического склона Аляски, включая берега залива Коцебу и долины рек Кобук и Ноатак, не превышает примерно сотни человек. По большей части — это торговцы, миссионеры и учителя.

На побережье залива Коцебу важнейшие эскимосские деревни *Селавик, Кобук, Шумгнак, Киана, Нурвик, Коцебу* и *Ноатак* [1]. Вдоль арктического побережья Аляски расположены: *Кивалина, Пойнт-Хоп, Пойнт-Лей, Уэнрайт* [2] и *Барроу*. Барроу — самое крупное из этих поселений. Оно известно как своим положением на Крайнем Севере, так и потому, что представляет главный экономический центр арктического побережья Аляски [3]. Восточ-

---

[1] Главнейшим пунктом здесь является Коцебу (где расположен крупный аэропорт трассы Ном — Барроу); население его в 1947 г. оценивалось в 400 человек. Население остальных перечисленных пунктов (перепись 1939 г.): Селавик — 239, Кобук — 31, Шумгнак — 193, Киана — 167, Нурвик — 211, Ноатак — 336 человек. — *Прим. ред.*

[2] Из вышеперечисленных пунктов главнейшим является Пойнт-Лей, где расположен крупный аэропорт. Население (по переписи 1939 г.) — 117 человек. Население остальных пунктов (перепись 1939 г.): Кивалина — 98, Пойнт-Хоп (Тигара) — 257, Уэнрайт — 341 человек. — *Прим. ред.*

[3] Барроу является после второй мировой войны военно-морской и военно-авиационной базой США, включающей также ряд лабораторий по исследованию приемов ведения войны в Арктике и базу по развитию нефтепромыслов в районах мыса Симпсон и урочища Умят. Население Барроу (по оценке на 1947 г.) — 575 человек. Эскимосы в районе Барроу оказались без всяких средств к жизни в результате оскудения промысловых угодий и крайнего недостатка на побережье леса-плавника; они используются в качестве рабочих на разведках нефти и для добычи угля, выходящего наружу в районе р. Мид-Ривер в 110 *км* южнее мыса Барроу (деревня Мид-Ривер имела

нее Барроу небольшое число эскимосов ведет кочевой образ жизни, передвигаясь с места на место и охотясь на диких зверей и птиц.

ВНУТРЕННЯЯ АЛЯСКА

Теперь перейдем к характеристике огромного центрального бассейна территории, расположенного между хребтами Аляскинским и Брукса и между канадской границей и побережьем Берингова моря. Площадь этой области несколько превышает 650 тыс. кв. *км*, т. е. примерно равняется площади штата Техас[1]. В отличие от Техаса, который представляет целое только в политическом отношении, Внутренняя Аляска в примечательной степени обладает географическим единством, или «региональностью». Это весьма обширная столовая страна, или плато. Но так как на периферии данного района на севере и на юге поднимаются более высокие горы, плато это производит впечатление не поднятия, а огромной впадины. В действительности же поднятия Внутренней Аляски колеблются от 240 до 1980 *м* над уровнем моря. В среднем весьма значительная часть этого района находится на высоте 610 *м*. Поверхность его имеет небольшой наклон к западу. Сток обеспечивается двумя крупными речными системами — Юкона и Кускоквима с их притоками. Восточная граница Внутренней Аляски с географической точки зрения совершенно искусственна; в природном отношении область имеет много общего с прилегающими частями Канады.

При передвижении по крупным рекам Внутренней Аляски неизбежно создается впечатление, что вся область покрыта хорошими лесами, состоящими из белой и черной елей, лиственницы, осокоря, осины и березы. В действительности эти лесные участки, занятые не особенно высоким и густым лесом, хотя и широко распространены, однако встречаются только вдоль рек. На расстоянии 15—40 *км* от уреза воды леса становятся мельче и быстро редеют. Вертикальная граница распространения лесов достигает примерно высоты 900 *м*.

Кустарники, травы и тундровая растительность покрывают обширные площади. Для обширных центральных долин рек Юкон и Танана характерны заболоченные пространства, озера и многочисленные старицы. Грунт вечно мерзлый; деятельный слой

в 1939 г. 78 человек населения). На Барроу идут две авиатрассы — одна из Нома через Коцебу и мыс Лей, другая из Фербенкса через Беттлз и Умят. Вспомогательный военный аэродром расположен на 480 *км* восточнее, на о. Бартер (Barter Island Air Force Auxilliary Field). Ежегодно в первой половине сентября в Барроу проходит военно-морская арктическая экспедиция «Барэкс». — *Прим. ред.*

[1] Население Внутренней Аляски (по оценке на 1948 г.) составляло 9 тыс. американцев и 9 тыс. индейцев и эскимосов. — *Прим. ред.*

почвы оттаивает лишь на несколько десятков сантиметров от поверхности. Однако считается, что в пределах долин Юкона и Тананы имеется по крайней мере 1,8 млн. *га* земель, потенциально пригодных для сельского хозяйства. При этом в местах с хорошим дренажем имеются плодородные почвы. Деревья в так называемых внутренних лесах слишком невелики по своим размерам. Масса древесины, получаемая с 1 *га*, слишком незначительна, чтобы обеспечить рентабельность вывоза строительного леса. Однако этот лес имеет большую ценность для местного использования — в горнодобывающей промышленности, при сельскохозяйственной колонизации и в других отраслях хозяйства. Пожары представляют постоянную опасность для лесов Внутренней Аляски. В этой области площадь под пожарищами достигает нескольких миллионов гектаров.

Россыпное золото встречается в подавляющей части Внутренней Аляски, где драги и мелкие золотопромышленники обычно добывают ежегодно этого драгоценного металла на сумму около 15 млн. долл.[1].

Во многих местах встречается бурый уголь. Добыча его ведется на месторождении Хили-Ривер на северном склоне Аляскинского хребта. Добываемый здесь бурый уголь используется во Внутренней Аляске, где он служит основным видом топлива. В различных местах района встречаются медь, вольфрам, ртуть, олово, сурьма и другие полезные ископаемые. Мощность этих месторождений еще не установлена[2]. Подавляющая часть поселений Внутренней Аляски обязана своим существованием добыче золота. Жители ряда мелких поселений работают главным образом на транспорте или занимаются такими местными промыслами, как рыболовство и промысел пушного зверя. Из пушных зверей в районе водятся лисицы, норки, куницы, рыси, выдры,

---

[1] Указанная цифра относится к годам, предшествовавшим второй мировой войне. В годы войны золотодобыча почти прекратилась, а в последние годы лишь очень медленно и неустойчиво восстанавливается. В 1947 г. бассейн Юкона дал золота и серебра менее чем на 8 млн. долл., а бассейн Кускоквима — чуть больше чем на 700 тыс. долл. В 1948 г. наблюдалось падение золотодобычи — *Прим. ред.*

[2] В справочнике Mineral Resources of the United States (Public Affairs Press, Washington, D. C., 1948) месторождений меди для Внутренней Аляски совершенно не указывается. Месторождение вольфрама близ Фербенкса относится по запасам к категории от 10 до 100 тыс. тонн (по содержанию окиси вольфрама WO_3); незначительное месторождение ртути имеется близ Слейтмута на р. Кускоквим, запасы которого оцениваются менее чем в 35 тонн (по содержанию металла в руде, при условии максимальной себестоимости в 100 долл. за 35-килограммовую флягу ртути); месторождения олова, имеющиеся в районе пересечения р. Юкон с канадской границей, ничтожны; месторождения сурьмы в районах Фербенкса, Джурджтауна, Кантишны и Стибнит-Крика (верховья р. Тананы) дают добычу более 500 тонн каждое, а запасы их в совокупности оцениваются в пределах от 1000 до 10 000 тонн. — *Прим. ред.*

горностаи, ондатры (мускусные крысы), бобры, волки, койоты, россомахи, черные медведи, зайцы, сурки, белки. Разведение пушных зверей — благополучная и растущая отрасль хозяйства [1]. Самым важным и наиболее распространенным объектом крупной охоты является карибу — американский дикий северный олень.

Лучше всего можно понять Внутреннюю Аляску, если разбить ее на основные подрайоны. Придерживаясь принятого принципа деления по транспортным районам, которые теперь, разумеется, все связаны между собой авиацией, в дальнейшем мы отдельно рассмотрим подрайоны реки Юкон, долины Тананы, центров добычи полезных ископаемых в верхнем течении р. Кускоквим и поселений вдоль Ричардсонова шоссе и связанных с ним дорог.

Река Юкон

Среди рек, находящихся во владениях Соединенных Штатов, только Миссисипи-Миссури длине Юкона. Юкон катит свои воды на расстоянии 3700 *км*, и площадь его бассейна достигает 854 700 кв. *км*. Частично р. Юкон течет в прилегающих районах северо-западной Канады. Однако в границах одной лишь Аляски протяжение Юкона составляет свыше 3400 *км*, а соответствующая часть бассейна этой реки несколько превышает 453 250 кв. *км*, т. е. больше площади штата Калифорния. На Юконских низинах ширина реки достигает 32 *км*, а на участке лежащих ниже по течению Откосов (Ramparts), сложенных кристаллическими породами, русло Юкона суживается до 230 *м*.

Выше по течению, на территории Канады, Юкон, носящий здесь название Льюис, имеет в ширину чуть больше 30 *м*. Река Льюис отличается бурным течением и на всем своем протяжении держится только одного узкого трубообразного ложа (каньона). У Доусона ложе этой реки находится на высоте 323 *м* над уровнем моря, у Игла — на высоте 244 *м*, а у г. Танана — на высоте 61 *м* над уровнем моря. Скорость течения Юкона постепенно уменьшается по мере приближения к устью. Выше Форт-Юкона скорость течения составляет около 8 *км/час*, у г. Танана — 6,4 *км/час*, у Нулато — 5,6 *км/час*, а там, где воды Юкона встречаются с приливными волнами Берингова моря, — всего лишь 4,8 *км/час*. На всем своем протяжении в пределах Аляски воды Юкона мутны вследствие ила, приносимого притоками, берущими начало в ледниках. Между тем в пределах Территории Юкон,

---

[1] Пушное звероводство не играет в хозяйстве Внутренней Аляски никакой роли. Сам автор в другом месте своей книги признает, что звероводство на Аляске несравненно менее выгодно, чем в Скандинавии, США и Южной Канаде. — *Прим. ред.*

в Канаде, выше впадения р. Белой (Уайт-Ривер), воды этой великой реки — прозрачные и голубые [1].

С незапамятных времен Юкон служил важной транспортной артерией для этой северной территории. Имеются данные, что еще до появления белых эпидемические заболевания, возникавшие среди индейцев-чилкатов в головной части Внутреннего пролива, с поразительной быстротой распространялись вниз по Юкону до атапасков Внутренней Аляски и, наконец, до эскимосов побережья Берингова моря. Это свидетельствует о роли этой реки как торгового пути даже в те отдаленные времена. Компания Гудсонова залива распространила свою деятельность вниз по реке до Форт-Юкона; ее агенты добрались сюда по суше — по внутренним водным путям и волокам от огромного Гудсонова залива, вдающегося в глубь континента, от которого эта компания получила свое название. В нижнем течении Юкона, вплоть до Нулато, действовали агенты Российско-Американской компании.

В исторической последовательности по Юкону плавали каноэ индейцев, плоты исследователей и проспекторов, лодки золотоискателей, устремившихся на Клондайк [2], и пароходы, появившиеся впервые в 1866 г., которые прибыли из Сент-Майкла. В настоящее время на всем протяжении Юкона ходят пароходы с задними гребными колесами, самый крупный из которых имеет около 1000 *т* водоизмещения. Участок реки от г. Танана вниз по течению до деревни Маршалл обслуживается судами, принадлежащими Аляскинской железной дороге. Участок выше г. Танана до Уайтхорса на территории Юкон находится в сфере деятельности «Тихоокеанско-Арктической железнодорожной и судоходной компании». Это одна из ряда британских компаний, которые владеют также узкоколейной железной дорогой между Скагуаем и Уайтхорсом [3]. Судоходство по Юкону продолжается в среднем двадцать недель — с конца мая по начало октября.

Вниз по течению р. Юкон от канадской границы до Серкла и далее вниз по течению от Тананы до Нулато проживает лишь немного белых людей, занятых добычей полезных ископаемых. Остальная часть долины Юкона находится в довольно заброшенном состоянии. В ее пределах проживают главным образом

---

[1] Содержание взвешенных минеральных частиц в воде Юкона особо резко повышается у впадения Тананы, зарождающейся в ледниках хребтов Аляскинского, Врангеля и Нуцотина. — *Прим. ред.*

[2] Эти лодки были сделаны из досок, выпиленных вручную. — *Прим. автора.*

[3] Это лишь одно из трех наименований одной и той же компании, 179-километровая железная дорога которой проходит через Аляску, Британскую Колумбию и Юкон, причем на каждой из территорий компания зарегистрирована под особым наименованием, что весьма курьезно для столь короткой узкоколейки. — *Прим. ред.*

индейцы, а ниже Анвика — эскимосы. Река является душой и сердцем всего района. Имея огромное протяжение, Юкон несколько раз резко изменяет свой характер. В районе Юконских низин меандры, образованные медленно текущими протоками, создают многочисленные острова, которые тянутся примерно на 500 *км* от Серкла до пункта, расположенного ниже деревни Стивенс. В этом месте по обеим сторонам реки поднимаются холмы, тянущиеся на протяжении 150 *км* и образующие Низовые Откосы (Lower Ramparts), которые так называются, чтобы отличить их от других Откосов, находящихся выше по течению в пределах Канады. У Тананы Откосы исчезают, в особенности на левом берегу реки. Вдоль южного берега Юкона, на расстоянии 800 *км* ниже Кальтага, простирается низменность, ежегодно заливаемая во время половодья. Руби представляет единственный поселок на южном берегу Юкона на участке между его дельтой и р. Танана. По мере приближения к дельте оба берега Юкона становятся низменными. Те, кто спускаются по течению в район Юконских низин, занимающих площадь в 26 тыс. кв. *км*, не в состоянии побороть впечатления, что они приближаются к открытому морскому побережью, и каждый миг ожидают услышать шум морского прибоя. На всем своем протяжении Юкон щедро усеян островами. О Юконе говорят, что он имеет больше островов, чем любая полудюжина рек такого же размера во всем мире. В остальном ландшафт в районе Низовых Откосов весьма похож на ландшафт р. Колумбии вблизи Каскадных гор, Гудсона у Вест-Пойнта или Потомака у Харперс-Ферри. Юкон ежегодно замерзает, однако не в одно и то же время на всем своем протяжении. В нижнем и верхнем плесе Юкон сковывается льдом, в то время когда его средний плес еще свободен ото льда. Это тем более заслуживает внимания, что части Юкона, замерзающие раньше, расположены южнее, чем те, которые дольше не сковываются льдом. В общем на Юконе лед образуется в конце октября. Ледоход начинается не ранее середины мая.

В пределах Аляски важнейшими притоками Юкона являются Поркюпайн, Чандалар, Танана, Коюкук и Иннуко. Их русла большей частью так сильно извиваются среди широких долин, что подчас нужно проплыть по реке десятка три километров, чтобы продвинуться на расстояние десятка километров по прямой. Это характерно также и для самого Юкона. Вдоль ряда притоков живут некоторые из самых примитивных и «неиспорченных» цивилизацией племен в мире. Одним из важнейших источников существования коренного населения Юкона является ловля лососевых, которые поднимаются вверх по реке на расстояние свыше 1500 *км* от морского побережья. Лосось ловится главным образом с помощью рыбных колес, которые медленно вращаются силой течения. При этом ковши на шестах, которые закреплены

у оси колеса, вычерпывают случайно попавших лососей. Выловленные таким образом лососи попадают в жолоб, откуда выбираются индейцами прежде, чем лососями воспользуются собаки, всегда имеющиеся в индейской деревне. Лосось вялится на зимнее продовольствие людям и на корм для собак.

Вследствие кочевого образа жизни индейцев и неустойчивости золотодобывающей промышленности, поселения этого района попеременно то живут напряженной хозяйственной деятельностью, то забрасываются. В настоящее время от многих из этих поселений остались только названия на карте. Даже такие «крупные» пункты, как Руби и Танана, теперь почти совершенно заброшены, тогда как в Галене наблюдается оживление, вызванное строительством военных сооружений в его окрестностях [1]. Летом 1944 г. на участке р. Юкон ниже р. Танана грузооборот был больше, чем когда-либо в другое время в истории Аляски. К этой переброске грузов были привлечены все наличные суда, независимо от размера. Однако в целом долина Юкона скорее пострадала, чем выиграла от войны, поскольку ни одно из мероприятий какого бы то ни было рода не коснулось вышележащих участков этой реки. Население этого района, чтобы ему можно было возобновить свои обычные занятия, должно было ждать конца войны и возвращения молодежи домой. Один человек, с давних пор постоянно живущий во Внутренней Аляске, совершив путешествие по Юкону в 1944 г., следующим образом суммировал свои впечатления о виденном: «Было интересно сравнить реку в ее теперешнем состоянии с тем, какой она была двадцать лет назад. В результате нельзя было не притти к выводу, что за этот период не произошло значительных изменений. Покривились немного больше старые хижины, несколько постарели люди, но по существу все осталось почти прежним» [2].

Доступ к судоходным участкам Юкона и его притоков обеспечивается в ряде пунктов. В Уайтхорсе (Территория Юкон,

---

[1] Речь идет о крупном аэродромном строительстве. Во время войны Галена («Станция G») являлась вспомогательной авиабазой в системе главной авиабазы Лэдд, а ныне считается самостоятельной (Galena Air Force Base). Следует, однако, отметить, что Танана и Руби также не обойдены военными стройками. Танана входит в военную зону Форт-Гиббон, возобновленную в годы второй мировой войны, и имеет значительный аэропорт. В Руби расположены авиарадиомаяк и также аэропорт. — *Прим. ред.*

[2] При этом нужно иметь в виду, что в 1924 г. хотя и была пущена Аляскинская железная дорога, но она еще не использовалась для развития драговой добычи золота во Внутренней Аляске, а вдобавок цена на золото была низкая, и этот район его добычи был в крайнем упадке. Авиация еще только проникала туда, аэродромов почти не было. Таким образом, внешне на области слабо сказалась военная конъюнктура, а добыча золота в 1944 г. была в еще большем упадке, чем в 1924 г. Но военное строительство во Внутренней Аляске продолжалось с тех пор еще пять послевоенных лет. — *Прим. ред.*

Канада) к бассейну Юкона подходят Аляскинское шоссе и железная дорога «Уайт Пасс энд Юкон». В Серкле с Юконом соединяется Стизово шоссе, идущее от Фербенкса. В Ненане (на реке Танана) Юкон сообщается с Аляскинской железной дорогой, а через Сент-Майкл он связан с судами, прибывающими из Сиетла.

Группа горнопромышленных поселков, включая *Чикен, Джек-Уэйд, Франклин* и *Стил-Крик,* расположена на речке Фортимайл («40-мильной») или вблизи нее. Река Фортимайл течет по направлению к Канаде и впадает в Юкон недалеко от ее границы с Аляской. Сообщения с этими поселками в основном поддерживаются самолетами из Фербенкса [1]. Входной таможенной пристанью для осмотра грузов и пассажиров, прибывающих с территории Канады, является *Игл,* лежащий у самой границы Аляски [2].

Форт-Юкон расположен на месте прежней фактории Компании Гудсонова залива, который был оставлен ею, когда было установлено, что он находится на территории, принадлежащей Соединенным Штатам [3]. Теперь это торговый центр, обслуживающий индейцев, проживающих в многочисленных деревнях в районах рек Юкон, Поркюпайн и Чандалар. *Бивер, Стивенс* и *Рампарт* [4] — небольшие поселения, расположенные на наименее известном и наименее экономически развитом участке Юкона. В этих поселениях живут по преимуществу индейцы. С 1900 по 1925 г. в Рампарте работала сельскохозяйственная опытная станция. За весь этот период никогда не было случая, чтобы там не вызревали зерновые, хотя опытная станция находилась всего в нескольких градусах широты от Северного Полярного круга. *Танана* [5], расположенная в месте слияния рек Тананы и Юкона, представляет один из наиболее важных торговых центров этой долины. Из *Руби* [6] грунтовая дорога и тропа ведут на юг — к небольшим горнопромышленным поселениям *Лонг-Крик, Пурмен,*

---

[1] В 1949 г. к этим поселкам проложена автодорога от Аляскинской по трассе старого зимника. — *Прим. ред.*

[2] В годы второй мировой войны был снова, впервые после «золотой лихорадки», расположен армейский гарнизон в Форт-Эгберте близ Игла. Население Игла (1939 г.) — 73 человека, индейской деревни при нем — 63 человека. — *Прим. ред.*

[3] До 1867 г. англичане делали вид, что они «не знают», что их Форт-Юкон находится на русской земле. — *Прим. ред.*

[4] Население этих пунктов: Бивер — 88 (1939 г.), Стивенс—54 (1939 г.), Рампарт (оценка 1947 г.) — 200 человек. — *Прим. ред.*

[5] Население Тананы увеличилось (в связи с постройкой крупного аэропорта и военных казарм в Форт-Гиббоне) со 170 человек (1939 г.) до 300 человек (оценка 1947 г.), не считая 75 индейцев прилегающей деревни.— *Прим. ред.*

[6] Население Руби (по оценке 1947 г.) — 150 человек. Здесь установлен авиарадиомаяк трассы Фербенкс — Ном. — *Прим. ред.*

Фолгер, Крипл и *Колорадо-Крик* [1]. Недавно приобрела значение *Галена* вследствие того, что здесь находится крупный аэропорт на авиатрассе между Фербенксом и Номом [2].

Коюкук представляет небольшую деревню в устье р. Коюкук. Вверх по течению р. Коюкук расположены индейские деревни *Кат-офф, Юз* и *Алатна.* Значительно дальше вверх по течению этой реки расположен *Уайзмен,* население которого занимается торговлей, добычей полезных ископаемых и охотой на пушных зверей. Уайзмен еще продолжает пользоваться той сомнительной славой, которой несколько лет назад ему доставило его описание в ходкой книге под заглавием «Арктическая деревня». *Уайзмен* — пункт наиболее глубокого проникновения со стороны Внутренней Аляски в район, лежащий к северу от Юкона. Прежнюю изолированность поселений этого района ликвидировал самолет, превративший их в фактические пригороды Фербенкса [3]. Проведение трубопровода к месторождению нефти в районе мыса Барроу [4] содействовало бы экономическому развитию значительной части этого района, лежащего между Внутренней Аляской и ее арктическим побережьем.

Нулато, в устье р. Нулато, представляет перевалочный пункт на р. Юкон, откуда идет переброска грузов по суше в западном направлении к Нортонову заливу. *Калтаг, Холикачук* и *Анвик* — деревни, в которых проживает коренное население. Эти деревни расположены на участке реки, находящемся несколько выше по течению, чем намеченная нами граница между областью Внутренней Аляски и областью Берингова моря. Флэт и Идитарод [5] — горнопромышленные поселки, расположенные на р. Идитарод, притоке Инноко, которая в свою очередь является одним из основных притоков Юкона.

---

[1] Население этих пунктов (перепись 1939 г.): Лонг — 28, Пурмен — 20, Крипл — 13, Колорадо-Крик — 16 человек. — *Прим. ред.*

[2] См. примечание 1 на стр. 135. Население Галены в 1939 г. — 44 человека. — *Прим. ред.*

[3] Перечисляя пункты по р. Коюкук, автор «забыл» о самом важном из них — Беттлз у устья р. Джон, против которого авиация военно-морского флота США соорудила важный аэропорт Литтл-Беттлз на трассе Фербенкс — Беттлз — Умят — Барроу. Другой важный аэропорт находится около Уайзмена. Население перечисленных пунктов (по переписи 1939 г.): Коюкук — 106, Юз — 32, Алатна — 28, Уайзмен — 53, Беттлз — 10 человек. В 1949 г. предполагалось начать сооружение автодороги Лайвенгуд — Уайзмен. — *Прим. ред.*

[4] В печати США указывается, что капиталовложения в арктические нефтепромыслы Аляски рентабельны лишь при том условии, если месторождения содержат 55—70 млн. *т* нефти. В этом случае было бы целесообразно проведение к Вальдесу нефтепровода диаметром в 12 дюймов (30,5 *см*) и протяжением до 1280 *км.* — *Прим. ред.*

[5] Население перечисленных пунктов (по переписи 1939 г.): Нулато—113, Калтаг — 140, Анвик — 110, Флэт — 146, Идитарод — 1 (!) человек. — *Прим. ред.*

Долина реки Тананы

Река Танана́ — приток Юкона. Однако Танана представляет и нечто большее, чем только приток. Вплоть до настоящего момента долина Тананы — это единственный район во всей Внутренней Аляске, который в состоянии поддерживать сколько-нибудь значительное население. Имеется, по крайней мере, два основания для выдающегося значения долины Тананы. Во-первых, это район богатых месторождений россыпного золота. Во-вторых, уже в течение многих лет он связан хорошими средствами транспорта с побережьем Тихого океана. К другим важным преимуществам этого района относятся: бодрящий климат; стратегическое расположение его на перекрестке дорог, ведущих на север; наличие земельных участков, пригодных для сельского хозяйства, и, наконец, тот факт, что он развился первым и уже поэтому стал центром тяготения для многих отраслей и предприятий в обширном районе Внутренней Аляски. С недавнего времени долина р. Тананы приобрела все растущее значение в качестве важного этапа на основной глобальной авиатрассе между Америкой и Азией [1].

Как в прошлом, так и в настоящем самым важным источником экономического развития долины Тананы являются отложения гравия, содержащие золото [2]. Именно эти месторождения вызвали бешеный приток золотоискателей в Фербенкс с момента их открытия в 1902 г. и с тех пор неизменно поддерживали немаловажную отрасль хозяйства. В районе Фербенкса золото добывается главным образом с помощью крупных драг, работающих в ложах прежних рек и речек, после того как были удалены покрывающие породы и было произведено оттаивание с помощью воды. Этот способ добычи золота требует крупных капиталовло-

[1] Этот район в действительности служит военной авиационной зоной, центром Юконского сектора Аляскинского округа военных воздушных сил США (Tanana Valley complex of airfields, Yukon Sector, Alaska Air Command, U. S. Air Force). «Комплекс» включает авиабазы Лэдд, Эйлсон и Ненана, гражданский аэропорт Уикс, новый, гораздо больший транспортный аэропорт рядом с ним и целый ряд менее крупных вспомогательных военных аэродромов (Танана, Биг-Делта, Танакросс, Нортсуэй) и много вспомогательных гражданских аэродромов, а также бомбардировочный полигон. Аэропорт Лэдд в 15 *км* восточнее Фербенкса уже около 10 лет служит опытной арктической военной авиабазой. Аэропорт Эйлсон закончен постройкой в конце 1948 г. на месте посадочной площадки Майл-26 (в 42 *км* к юго-востоку от Фербенкса) и способен обслуживать тяжелые бомбардировщики Б-50. Предполагается протянуть к Фербенксу трубопровод большого диаметра от одного из портов Чугацкого залива для питания плацдарма авиагорючим с калифорнийских танкеров. По существу теперь весь городок Фербенкс зависит от этого большого авиационного плацдарма. — *Прим. ред.*

[2] Отложения гравия, ранее подвергшиеся промывке драгами и лежащие в отвалах, представляют лучшие места для сооружения аэродромов в условиях вечной мерзлоты. Только в этом смысле они могут быть «самым важным источником экономического развития долины Тананы». — *Прим. ред.*

жений и обычно связан с годами исследований и подготовительных работ, прежде чем будут получены первые результаты. Это скорее область приложения крупного капитала, чем скромных средств мелкого проспектора. И крупный капитал действительно завладел ею.

Река Танана берет свое начало почти у границы Аляски с Территорией Юкон. Она течет внутри огромной излучины Юкона и впадает в него у поселения Танана. Фербенкс — это сердце как долины Тананы, так и всей Внутренней Аляски, — стоит не прямо на этой реке, а на ее притоке Чена, против устья протоки с почти стоячей водой, отчленившейся от Чены. Долина р. Тананы, расположенная между Аляскинским хребтом на юге и холмистой возвышенностью на севере, имеет протяжение почти в 650 *км*; ширина долины колеблется от 30 до 110 *км*. Холмистая возвышенность севернее долины Тананы служит водоразделом Тананы с Юконом. Площадь долины Тананы исчисляется в 62 тыс. кв. *км*. Разветвленные русла многих мелких рек и ручьев, а также самой Тананы извиваются среди широких пойм, сложенных гравием. Бо́льшая часть долины Тананы покрыта лесами того типа, который распространен во Внутренней Аляске. Площадь земельных участков в пределах долины Тананы, пригодных для сельского хозяйства, исчисляется примерно в 260 тыс. *га*. Однако никто не знает эту площадь или не нуждается в том, чтобы ее знать точнее, так как до сих пор сельское хозяйство в этом районе развито чрезвычайно слабо. В 1939 г., когда проводилась последняя перепись, обрабатывалось около 260 *га*. Во всем этом районе под деятельным слоем почвы грунт вечно мерзлый.

Аляскинская железная дорога соединяет Фербенкс с побережьем Аляскинского залива, лежащим в 672 *км* южнее. Хорошая система местных грунтовых дорог обслуживает горнопромышленные разработки в районе Фербенкса, тогда как шоссе Стизово, Эллиотово, Ричардсоново и Аляскинское обеспечивают сообщения с более отдаленными пунктами, в том числе отныне и с теми, что лежат за пределами Аляски. От Скагуая и Уайтхорса до Фербенкса проложен бензинопровод [1]. От Ненаны пароходное сообщение поддерживается вверх и вниз по Юкону на всем его протяжении. Небольшие суда плавают на верхнем плесе Тананы. Как ни важны все эти средства транспорта, в этом районе за последние годы их роль отошла на задний план вследствие поразительного развития авиации [2]. Из Фербенкса самоле-

---

[1] Точнее — нефтепродуктопровод. Речь идет о 3-дюймовом трубопроводе, по которому в настоящее время перекачивают в Фербенкс дизельное топливо, прибывающее морем из Калифорнии в Скагуай. — *Прим. ред.*

[2] Развитие авиации в этом районе вовсе не так «поразительно», как изображает автор. Это развитие носит главным образом военный харак-

ты часто и регулярно по расписанию отправляются во все районы Аляски. Видную роль играют также местные компании воздушных сообщений. Как уже отмечалось, Фербенкс представляет и самый важный пункт остановки на воздушной магистрали по дуге большого круга из Соединенных Штатов в Восточную Азию и дальше. В 1940 г. в Фербенксе военное ведомство создало опытную авиабазу для испытаний летной материальной части в условиях низких температур; эта авиабаза была быстро расширена в военные годы в еще далее идущих целях. Повидимому, Фербенксу предназначено стать важным городом как в масштабе Северо-Американского континента, так и в мировом значении этого слова [1].

тер. Что же касается транспортной роли авиации в этом районе, то она выделяется за счет огромных государственных субсидий, а также слабого развития и крайней дороговизны других транспортных средств: есть лишь одна Аляскинская железная дорога — сеть отсутствует, тарифы высоки, техническое состояние плохое; автомобильные дороги, правда, образуют сеть, но летом они ухабистые и пыльные, а зимой движение во многих местах прерывается морозами, заносами и наледями, профиль дорог труден, автомашин было до войны мало (4 тыс.; после войны — 11 тыс.), горючее очень дорого; пароходов на Юконе всего 4—6, рейсы их редки, ненадежны, медленны; гужевой транспорт — только зимний, на собаках, и применим только на короткие расстояния, ездовое собаководство развито слабо (раньше собаки ввозились из Сибири); питание в дороге обходится страшно дорого, потому что местных ресурсов по путям нет. Авиатранспорт на Аляске хоть и создан за счет государственных капиталовложений и субсидий, но все же он в несколько раз дороже, чем в США. И тем не менее здесь он оказывается дешевле и надежнее других видов транспорта. — *Прим. ред.*

[1] Здесь автор пытается в кратких и сравнительно осторожных выражениях изложить геополитические домыслы из области так называемой «глобальной», «воздушной» географии. Приверженцы этой псевдонауки считают, что будущее развитие того или иного пункта на земле определяется его положением на авиационных трассах, прокладываемых по дугам большого круга (по ортодромиям). Таким образом, перспективы развития Фербенкса они выводят из его центрального положения относительно Северо-востока и Приозерного района США относительно Европы, отделенной от Фербенкса Арктикой, относительно промышленных районов Сибири и относительно Юго-восточной Азии, куда американским экспансионистам «выгодно» летать из Нью-Йорка и Чикаго через Фербенкс и Советскую Северо-восточную Сибирь (сие от них не зависит). Сооружение в районе Фербенкса большого военного авиаплацдарма, рассчитанного на атомно-бомбардировочный шантаж, явно провалившийся, увеличило население городка втрое по сравнению с тем, которое обеспечивалось золотодобычей, находящейся ныне в упадке. Однако это составляет все же менее 10 тыс. населения в 1948 г (в 1947 г. было около 5 тыс.), паразитирующего при гарнизоне и строителях авиабазы, которые в свою очередь паразитируют за счет трудящихся Америки и подчиненных ей стран. Привлечение и удержание небольшого населения в Фербенксе есть лишь побочный результат военного строительства, на которое затрачиваются в течение 10 лет огромные средства: средний расход их на душу населения этого городишки исчисляется десятками тысяч долларов. Например, в 1949/50 бюджетном году на развитие авиабазы Эйлсон испрашивалось 34 956,2 тыс. долл., а на авиабазу Лэдд — 5610 тыс. долл. (в общем — 40 566,2 тыс. долл.). В то же время прожиточный минимум среднего жителя США составляет около 1 тыс. долл. в год.

Фербенкс является промышленным, торговым и транспортным центром большей части Внутренней Аляски. Расположенный поблизости пригород *Колледж* — местонахождение Аляскинского университета[1] и его основной сельскохозяйственной опытной станции. К числу других населенных пунктов долины Тананы относятся: *Хот-Спрингс* (Мэнли), *Ненана, Биг-Делта, Танана-Кроссинг* (также называемый Танакросс) и *Нортсуэй*[2]. Три последних пункта расположены на Аляскинском шоссе и могут превратиться в оживленные центры, если шоссе станет важной туристской магистралью. По каждую сторону от Аляскинского шоссе выделены запретные полосы шириной по 8 *км* (в общей сложности — 16 *км*). В пределах этих запретных зон исключаются любые заявки на аренду и отчуждение земельных участков до завершения исследования, производящегося в интересах упорядоченного освоения этого района. Ожидается, что последует ослабление правил в отношении этой временной резервации, чтобы содействовать колонизации, как только будут выработаны меры охраны природы и наиболее притягательных мест для туризма. На обширном пастбище близ Биг-Делты имеется стадо бизонов, ввезенных из Соединенных Штатов 15 лет назад; стадо это выросло с 23 до более чем 200 голов.

Река Кускоквим

В качестве составной части области Берингова моря уже были описаны низовья р. Кускоквим, населенные эскимосами. Совершенно иной характер имеет местность по верхнему течению Кускоквима и по ряду его притоков, где разбросаны мелкие горнопромышленные поселки. Среди известных месторождений полезных ископаемых этого района широко распространены месторождения россыпного золота, имеется несколько месторождений жильного золота, киновари (ртутной руды) и медных руд.

причем обеспечен этот минимум лишь привилегированной части населения США; треть населения США имеет всего около половины прожиточного минимума. — *Прим. ред.*

[1] Аляскинский университет — по нашим советским понятиям — нечто вроде районного учебного комбината, где преподаются среднеобразовательные специальные курсы по разным отраслям знания. «Университет» имеет 25 человек профессорско-преподавательского состава и около 100 студентов, размещенных в тюремного вида железобетонных корпусах. При «университете» есть военно-учебное подразделение ROTC (лагерь подготовки офицеров запаса) и геофизическая обсерватория, выполняющая военные задания. — *Прим. ред.*

[2] Ненана — военная авиабаза, а Биг-Делта, Танакросс и Нортсуэй — крупные аэропорты и имеют военные гарнизоны. Население (1939 г.) Ненаны — 231, ее индейской деревни — 86, Хст-Спрингс — 39 человек; в последнем пункте также есть аэродром. Запретные зоны, о которых автор говорит ниже, имеют в виду вовсе не «упорядоченное освоение района», а охрану военных объектов. — *Прим. ред.*

Площадь всей Кускоквимской долины достигает 280 тыс. кв. *км*. Полагают, что в ее пределах есть значительные участки земель, пригодных для сельского хозяйства. Однако вследствие чрезвычайной затруднительности сообщения с этим районом и отдаленности какого бы то ни было рынка для сельскохозяйственных продуктов, на который можно положиться, в ближайшем будущем здесь не предвидится развития в сельскохозяйственном направлении. В период навигации небольшие речные суда, отправляясь из Бетела, обслуживают верхнюю часть долины Кускоквима. Однако и в этом районе самолет все больше и больше становится важнейшим средством сообщения.

Ниак (Nyac) на р. Тулуксак получил свое название от первых букв New-York Alaska Company — горнопромышленной фирмы, которая занимается здесь добычей полезных ископаемых. В верхнем течении Кускоквима расположены поселения: *Мак-Гратс, Такотна, Офир* и *Медфра*. Число жителей этих поселений колеблется в зависимости от уровня добычи полезных ископаемых и сезонных миграций коренного населения данного района [1].

Ричардсоново шоссе

Система шоссейных дорог Внутренней Аляски представляет результат развития троп, которые в течение многих столетий протаптывались животными, индейцами, охотниками, торговцами и проспекторами. Ричардсоново шоссе, еще называемое в просторечии «Тропой», задолго до постройки Аляскинской железной дороги представляло собой важный путь, открывший доступ во Внутреннюю Аляску. К 1907 г. американское военное ведомство улучшило эту тропу, сделав ее проходимой для санного конногужевого движения с целью обслуживания своих постов, расположенных вдоль течения р. Юкон. В 1910 г. по этой дороге могли передвигаться уже колесные повозки, а в 1913 г. в Фербенкс прибыл первый автомобиль, проделавший весь путь от побережья. С этого времени Аляскинская дорожная комиссия постоянно проводила улучшение и расширение дорог, чтобы дать Внутренней Аляске современную систему автодорог.

Ричардсоново шоссе соединяет Вальдес с Фербенксом. Ответвление до Читины, идущее по линии прежней железной дороги «Коппер Ривер энд Норсуэстерн», называется «Эджертоновым спрямлением». Стизово шоссе идет от Фербенкса до Серкла на

[1] По переписи 1939 г., население Ниака — 33 человека, Такотны — 70, Офира — 84. Мак-Гратс является важным узловым аэропортом, на нем расположена военная авиабаза Уэлзетс (Walseth Air Force Base) и есть крупная радиостанция. Население поселка, по оценке на 1947 г., — 175 человек. В этом же районе есть крупные аэропорты в пунктах: Флэт (население 1939 г. — 146 человек), Минчумина (на берегу озера), Фаруэлл (также на берегу озера) и Рэйни-Пасс (на перевале). — *Прим. ред.*

р. Юкон. Эллиотово шоссе соединяет Фербенкс с горнопромышленным центром Лайвенгуд. В течение последних лет эта система шоссейных дорог была значительно улучшена с помощью постройки Гленнова шоссе. Аляскинское шоссе смыкается с Ричардсоновым в Биг-Делте, а также через новый участок, известный под названием «спрямления Слана-Ток», которое соединяется со старой Небесненской дорогой, обеспечивая более прямой путь к Энкореджу и Вальдесу от пунктов, расположенных по Аляскинскому шоссе. Каждый год с наступлением осени снежные заносы и обвалы прекращают движение на небольшом горном участке Ричардсонова шоссе близ Вальдеса. Однако на большей части Ричардсонова шоссе движение поддерживается круглый год[1]. На других дорогах, принадлежащих к этой же системе, движение не прекращается так резко, как у Вальдеса, хотя на всех них оно временно приостанавливается вследствие разливов, размывов и в случаях необычно больших снегопадов.

К важнейшим поселениям, расположенным вдоль самого Ричардсонова шоссе, относятся: *Коппер-Сентер*, в котором много лет назад работала сельскохозяйственная опытная станция; *Гулкана* — торговый пункт; *Паксонс* — центр района, привлекающего рыболовов и охотников, и *Рэпидс* — еще один рай для спортсменов, — находящийся вблизи ледника Блэк-Рэпидс, который в 1936 г. в течение шести месяцев продвинулся на расстояние 8 *км*. С помощью железнодорожной автомотриссы поддерживаются сообщения между *Читиной*, центром деятельности звероловов и геологов-разведчиков, и *Мак-Карти*, а также с районом, окружающим теперь заброшенное месторождение медной руды в Кенникотте. Гленново шоссе еще не вызвало к жизни сколько-нибудь значительных поселений. В поселении *Эврика* на средней части этого шоссе имеется постоялый двор (по условиям Аляски — это отель). *Гленаллен* — пункт, в котором Гленново шоссе соединяется с Ричардсоновым. *Гакона, Чисточина* и *Слана* представляют собой небольшие поселки, расположенные на Небесненской дороге — вдоль р. Медной. *Небесна* в конце этой дороги — довольно крупный горняцкий поселок. Небольшая деревня *Ментаста*, на спрямлении Слана-Ток, — центр района, отличающегося исключительно красивыми видами, которые со временем могут привлечь немало туристов, путешествующих по Аляскинскому шоссе. *Ток-Джанкшн* представляет собой пункт, в котором это спрямление соединяется с Аляскинским шоссе[2].

---

[1] Это не имеет почти никакого хозяйственного значения, так как Ричардсоново шоссе служит в подавляющей доле для дальнего сквозного транзитного сообщения, а местные сообщения по нему крайне редки. С 1949 г. ведутся работы по гудронированию Ричардсонова шоссе. — *Прим. ред.*

[2] Наиболее важным из перечисленных пунктов является Гулкана, расположенная в центре района, близко от всех узловых пунктов шоссе (Глен-

В *Лайвенгуде* [1], который прежде назывался Бруксом, в крупных размерах ведется добыча золота с помощью драг. Этот пункт находится на р. Толована, севернее Фербенкса. *Фокс, Чатаника* и *Миллерс-Хаус* — горнопромышленные поселки, расположенные вдоль Стизова шоссе. На небольшом ответвлении от этого шоссе находится *Серкл-Хот-Спрингс* с хорошо известными минеральными источниками, где сделана интересная попытка выращивать овощи, не вырастающие нигде в других местах Аляски, с помощью тепла от этих источников.

Серкл [2], расположенный в конце этой дороги, — единственное место в Аляске, в котором шоссе подходит к р. Юкон. Серкл представляют собою также самую северную точку территории, достигнутую наземными путями сообщения. Название этого городка происходит от ошибочного мнения его основателей, что Серкл (что значит круг. — *Ред.*) лежит на широте Северного Полярного круга, который в действительности проходит 80 км севернее.

аллеи, Гакона и др.). В Гулкане есть крупный базовый аэропорт. В 1939 г. население перечисленных пунктов было невелико: Коппер-Сентер — 138 человек, Гулкана — 25, Читина — 176, Мак-Карти — 49, Гакона — 46, Чисточина — 34, Небесна — 23, (кроме того, в индейской деревне — 85), Ментаста — 15 человек. — *Прим. ред.*

[1] Население (1939 г.) — 153 человека. — *Прим. ред.*

[2] Население указанных пунктов, расположенных вдоль Стизова шоссе, таково (1939 г.): Чатаника — 106, Серкл-Хот-Спрингс — 14, Серкл — 98 человек. — *Прим. ред.*

ТУБЕРКУЛЕЗ СРЕДИ КОРЕННОГО НАСЕЛЕНИЯ АЛЯСКИ

Из книги Э. Херрона „Аляска“, Нью-Йорк, 1947[1].

Если американец приезжает на Аляску на жительство, он не может пренебрегать эскимосами, алеутами или индейцами. Он едет туда жить хотя и не вместе с ними, но в тесном с ними соседстве. Он обнаруживает, что с эскимосами ассоциируется нечто большее, чем жевание китового жира, чем параграфы детской школьной географии, а с индейцами — нечто большее, чем рамочные снегоходы и экзотические тотемные столбы. Для белых, живущих в тесном соседстве с туземцами, эти темнокожие люди будут означать: или жизнь, или смерть, связанные в одном потрясающем слове — туберкулез.

Американцы, хорошо обосновавшиеся на Аляске, поглядывают с неудовольствием на возрастающую волну прилива новой иммиграции: они, видите ли, хотят иметь уверенность, что новые пришельцы из Соединенных Штатов здоровы и не подвержены чахотке. Еще бы, — ведь смертность от туберкулеза на Аляске в 13 раз выше, чем в США!

До конца 1943 г., когда началась кампания против бытовых болезней, статистика была столь скудна, что о положении здравоохранения на Аляске не было известно ничего, кроме того, что оно поставлено плохо. Эту неосведомленность нельзя ставить в вину сильно занятым и почтенным лицам, возглавлявшим в то время местное управление здравоохранения. Такое положение целиком проистекало из-за того, что на громадных пространствах не было ни врачей, ни младшего медицинского персонала.

В среднем по всем 48 штатам кривая смертности от туберкулеза никогда не превышает черты, соответствующей 45 случаям на 100 тыс. населения. Для Аляски такого рода кривая выглядит подобно зубьям пилы, рассматриваемым через очень сильный микроскоп. С 1939 г. и до настоящего времени эта кривая скачет вверх и вниз: с 516 случаев до 346, затем до 318 и снова до 346 — таков последний опубликованный показатель[2].

---

[1] Herron, E. A., Alaska — Land of Tomorrow. MacGraw-Hill, N. Y., 1947, pp. 194—207.

[2] Снижение смертности было вызвано тем, что во время второй мировой войны в составе населения Аляски произошли большие перемены. Коренное население, более всего пораженное болезнью, которое в 1939 г. составляло около 45% всего населения, к концу войны составляло менее 40%, а в настоящее время его доля сократилась уже до 30%. В то же время с Аляски во время второй мировой войны выехало много белых старожилов, занятых

По поводу этих показателей аляскинцы обычно спешат указать, что смертность от туберкулеза среди белого населения их северной территории составляет всего 55 случаев на 100 тыс. населения, т. е. не намного превышает суммарный средний показатель для всех 48 штатов. Некоторые из них могут к этому добавить, что это устрашающее бедствие явно предпочитает темнокожих, в меньшей степени обрушиваясь на бледнолицых (за 1940 и 1941 гг. смертность от туберкулеза среди эскимосов соответствовала 846 случаям на 100 тыс. жителей). Однако то, якобы сильное, возражение, что белые проявляют большую сопротивляемость, на поверку оказывается следствием лишь такого факта: белый человек, как только он возымеет хотя бы малейшее подозрение, что заразился, на следующий же день оказывается уже далеко от сырости и холода Аляски; он так быстро бежит под сень предполагаемой безопасности климата Соединенных Штатов, что всякий след его теряется — во всяком случае теряется для аляскинской статистики. Более того, если в Соединенных Штатах не учитывать смертность от туберкулеза среди цветного населения, то показатель для одних только белых упадет до 36 на 100 тыс.; соответствующий показатель — 55 на 100 тыс. — для белого населения Аляски будет выглядеть тогда достаточно обескураживающе [1].

Коренной житель обычно не имеет средств на то, чтобы бежать на юг; да ему просто и в голову не приходит продлить свое существование путем переселения в страну жаркого, целительного солнца и короткой зимы. Как бы то ни было, туземцы остаются на своей Аляске, и болезнь косит их с ужасающей быстротой. Из 32 457 [2] индейцев, эскимосов и алеутов больны туберкулезом почти 4000. Не может же один тот факт, что этот несчастный народ называется «индейцами», являться причиной его бедствия — ведь среди индейцев в США смертность от туберкулеза составляет всего десятую долю смертности среди туземцев Аляски.

Положение осложняется еще и тем, что множество индейцев болеет молча и умирает, не тратясь на врача, а потому истинная смертность от туберкулеза, вероятно, гораздо выше, чем показывает статистика. Учителя школ для туземцев, живущие по дере-

---

тяжелым трудом в горнодобывающей промышленности, а вместо них понаехало около 20 тыс. рабочих военного строительства, большей частью молодых и здоровых. — *Прим. ред.*

[1] Глава управления здравоохранения Аляски доктор Альбрехт считает, что фактическая смертность от туберкулеза среди белого населения Аляски вдвое превышает среднюю по США, т. е. превышает 70 случаев на 100 тыс.— *Прим. ред.*

[2] Статистика численности коренного населения Аляски за три ценза (14-й, 15-й и 16-й) являет пример грубейших расистских жульнических махинаций. Официальные данные этих цензов мы приводим ниже (сведения о

вушкам, раскиданным по Внутренней Аляске, которым приходится заодно выполнять функции врача, как и многие другие, часто рассказывают почти невероятные истории о пяти-шестилетних жертвах туберкулеза, которые со ввалившимися глазами ковыляют в школу; они отмечены смертью, едва начав жить.

Бюллетень «Здравоохранение на Аляске» («Alaska's Health»), ежемесячно выпускаемый местным управлением здравоохранения, сообщает такие факты: по Арктическому склону от мыса Лей и до канадской границы практически в каждой туземной семье имеется по крайней мере один случай туберкулеза. Эскимосы с неохотой принимают медицинское обслуживание, и на то, чтобы их переубедить, требуется время. Почти 90% рентгеновских снимков, сделанных среди туземного населения этой области, указывают на заражение туберкулезом. Дети рождаются крепкими и сильными, но уже на втором году начинают проявляться симптомы, а ко времени поступления в школу многие из них оказываются уже больными.

Когда в августе 1942 г. 164 человека из алеутского населения были эвакуированы из деревень островной цепи в лагерь на Юго-восточную Аляску, 20 из них умерли от туберкулеза в течение первых же десяти месяцев.

разбивке индейцев и эскимосов на языковые группы не показаны у нас, если они отсутствуют в цензовых данных, изданных в свое время).

Языковые группы	Перепись 1920 г. (на 1 января)		Перепись 1929 г. (на 1 октября)		Перепись 1939 г. (на 1 октября)	
	Численность	Средний ежегодн. прирост, %	Численность	Средний ежегодн. прирост, %	Численность	Средний ежегодный прирост, %
Индейские: . .	*9918*	3,0	*10830*	*9,2*	*11283*	*4,2*
атабаска . .	4657	—	4935	5,9	—	—
хайда . . .	524	—	588	12.2	—	—
тлинкит . . .	3895	—	4462	11,9	—	—
цимшян . . .	842	—	845	0,35	—	—
Эскимосские: . .	*16640*	16,7	*19028*	*13,1*	*21175*	*11,2*
эскимосы . .	13698	8,3	19028	} 13,1	15576	6.85
алеуты . . .	2942	7,0			5599	45,15 (!)
Всего . . .	*26558*	4,8	*29858*	*12,4*	*32458*	*8,7*

По этим официальным данным мы должны сделать такие замечания:

1) За десятилетие 1929—1939 гг. по сравнению с десятилетием 1920—1929 гг. средний годовой прирост индейского населения Аляски снизился более чем вдвое.

2) При переписи 1929 г. американские статистики отступили от порядка, согласно которому численность эскимосского и алеутского населения показывалась отдельно, ограничив объяснение этого простой сноской: «Not reported separately» («Не показано в отдельности»); при этом средний ежегодный прирост эскимосов и алеутов вместе оказался на 40% больше соответствующей цифры для индейцев Аляски и вдвое больше цифры среднегодового прироста одних эскимосов за все 20-летие (1920—1939 гг.)

3) При переписи 1939 г. оказалась «не показанной» разбивка индейцев на языковые группы (старожил Аляски — ее историк Эндрус не смог найти

Из многих туземцев, признанных негодными для военной службы во время войны[1], 24% были больны туберкулезом.

Церкви для туземцев побуждают больных прихожан посещать богослужения, пытаясь при этом предохранить от заразы прочую паству. В одной из церквей имеется так называемый «харкальный ряд». Люди, страдающие активной стадией туберкулеза, которых прежде гнали из церкви из-за их постоянного кашля, теперь допущены до богослужения. Но их при этом обязали занимать особую скамью у задней стены; это место отделено от остальной церкви застекленной перегородкой. Для каждого больного прихожанина приготовлена гигиеническая металлическая плевательница со сменным мешочком из пергаментной бумаги, причем на плевательнице выбито имя больного. Припасены патентованные бумажные носовые платки. В этой церкви каждое воскресенье дежурит девушка из коренного населения, получившая подготовку медицинской сестры, чтобы следить за выполнением больными прихожанами преподанных им наставлений: больные должны при кашле прикрывать рот «платком», сплевывать в мешочки в плевательницах и бросать «платки» туда же. По окончании богослужения каждый больной должен вынуть плевательницу из держателя, тщательно завернуть ее в приготовленное бумажное полотенце, а покидая церковь, положить сверток в угольную печь. Если эти правила не будут соблюдены, то больному не разрешат присутствие в церкви в следующее воскресенье.

этих данных и оговорился, что «причина этого отступления от порядка неясна»).

4) При переписи 1939 г. эскимосы и алеуты снова оказались «показанными в отдельности», однако с цифрами прироста населения получилась чрезвычайно странная неувязка: если средний ежегодный прирост эскимосского населения за 20-летие показан 6,85 на 1 тыс. человек, то *в отношении алеутов получился средний годовой прирост совершенно феноменальный — 45,15 на 1 тыс. человек* (в самих США за 1925—1929 гг. естественный годовой прирост составил 8,4 на 1 тыс.; наивысший естественный годовой прирост зарегистрирован на Формозе в 1931 г. — 24,6 на 1 тыс. жителей). Ни о каком притоке алеутов извне и речи быть не может (в 1939 г. на Аляске числилось всего 2 алеута иностранных уроженца). Налицо явное статистическое жульничество, тем более мерзкое, что речь идет о маленькой народности, вымирающей в условиях содержания ее американцами в своего рода концентрационных лагерях. Приведенные ниже данные о смертности от туберкулеза среди алеутов ясно показывают лживость такой «статистики».

Откуда же вновь взялись около 2,5 тыс. алеутов в американской статистике? Ясно, что в 1929 г. в аляскинской статистике был произведен поворот от «либеральной» классификации по языковым группам к реакционной классификации по расовым признакам, по которым были впервые записаны туземцами жители Аляски, считавшие себя до того белыми. Не исключено, что весь «прирост» коренного населения Аляски «создается» путем таких махинаций. — *Прим. ред.*

[1] По переписи 1939 г. на Аляске насчитывалось всего 6087 туземцев — мужчин призывного возраста (18 лет — 44 года). — *Прим. ред.*

В некоторых туземных общинах больные ставятся в условия строгой изоляции, например запрещают им служить в лавках для туземцев[1].

Все это составляет для Аляски жизненно важную проблему. «Нужды общественного здравоохранения на Аляске по существу не удовлетворены; существующие средства неудовлетворительны даже с точки зрения современных требований, не говоря уже о будущем, особенно в отношении туберкулеза и бытовой санитарии», — так писали в декабре 1943 г. д-р Карл Бак, директор полевой инспекции американского управления общественного здравоохранения, и д-р Джордж Хэйс, старший врач этого управления.

По существу безразлично, кто именно болен туберкулезом: белый лавочник, индейский рыбак, алеут-зверолов или эскимос — резчик по кости. Опасность заражения налицо, а ведь, в очень многих местах люди живут в тесном соседстве. Филадельфийцы обеспокоены высокой заболеваемостью туберкулезом среди негритянского населения их города. Теперь, очевидно, и аляскинцы встревожены источником заразы на их территории.

Несмотря на наличие нескольких сот миллионов гектаров свободных земель, население Аляски теснится в городках — 50% его сосредоточено в 17 городках с числом жителей от 400 до 9000. Новые поселенцы Аляски отнюдь не рассеиваются по Территории, а скопляются в более крупных городках, так что проблема туберкулеза все в большей степени осложняется. Туберкулез нигде не исчезает сам собой, не будет этого и на Аляске. Современное положение с туберкулезом на Территории не будет преодолено без соответствующих планов и средств.

Низкий уровень жизни является причиной этого бедствия, ныне поражающего туземцев Аляски.

В свое время выдвигалось предложение, согласно которому территориальное самоуправление Аляски должно отпустить 250 тыс. долл. на туберкулезную госпитализацию, с тем чтобы и федеральное правительство США вложило такую же сумму. Выступая против этого предложения, газета «Daily Alaska Empire» указывает, что среди туземцев наблюдается подлинная нищета, за которую давно уже несет ответственность федеральное правительство. Газета ссылается на обследование одной туземной деревни, состоящей из 79 домов на все ее 514 душ населения, с годовым доходом в 840 долл. на дом, или 129 долл. на душу населения[2]. Газета решительно заявляет: немыслимо на Аляске, где стоимость жизни так высока, сохранять здоровье и порядочность при таком доходе. Газета делает заключение: прямой при-

[1] В торговой сети для белых запрещено служить и здоровым туземцам. — *Прим. ред.*

[2] Речь идет о пригородной индейской деревушке Ситха. — *Прим. ред.*

чиной такой нищеты является провал правительства в обеспечении надлежащего образования для туземцев [1].

Хоть это и горько слышать, но ничего другого и ожидать нельзя в такой стране, где функции федеральных и территориальных властей перепутались так безнадежно, что трудно разобрать, где начинаются одни и где кончаются другие. Совершенно очевидно, что туземцы оказываются там в тяжелом положении, особенно те, которые пытаются проникнуть в поселения белых, хотя бы, что называется, «через заборы задних дворов». Слишком многие из туземцев довольствуются убогой жизнью на окраинах городков для белых, подобных Джуно и Питерсбургу. Нет зрелища более жалкого, чем старуха-индианка, изуродованная еще родителями при самом ее рождении, а потом вдобавок костным туберкулезом, ковыляющая по обочине мостовой со скрюченными руками, с заиканием бормоча тлинкитские слова, звучащие так, как будто язык крепко прижат к стиснутым зубам и дыхание вырывается со свистом.

Некоторые индейцы живут в убогих хижинах над самой водой; мужчины часто пьянствуют и буянят, неизменно попадая в лапы полицейских, а молодые девушки достаются любому прохожему. Солдаты и матросы открыли дорожку в индейские деревни, и десятки белых мужчин женятся на индейских девушках [2], невзирая на несовершеннолетие. В мирное время белый человек, связывавшийся с индианкой, получал позорную кличку.

Возвращаясь с рыбной путины, индейцы вместе со своими семьями начинают попойки и пребывают в пьяном угаре, пока не истратят чуть ли не всю получку. Известны случаи, когда семейный индеец, заработав 300 долл., тратил 200 из них на выпивку, прежде чем снова оказывался в трезвом состоянии.

Однако у индейцев есть и сторонники — люди, близко знакомые с ними, изучающие их жизнь и убежденные в их способно-

[1] По данным переписи 1939 г., из туземного населения Аляски (алеутов, эскимосов и индейцев), достигшего возраста 25 лет и старше (11 979 человек):

Не окончили первого года обучения	5379	человек	(45%)
Окончили 1-й и 2-й годы обучения начальной школы	1139	„	(9,4%)
„ 3-й и 4-й „ „ „ „	1722	„	(14,4%)
„ 5-й и 6-й „ „ „ „	1454	„	(12,1%)
„ 7-й и 8-й „ „ „ „	1217	„	(10%)
„ 1—3-й „ „ средней „	379	„	(3,2%)
„ 4-й „ „ „ „	200	„	(1,7%)
„ 1—3-й „ „ в колледже „	63	„	(0,5%)
„ 4-й „ „ „ „	31	„	(0,25%)
Нет сведений об образовании	404	„	(3,4%)

Таким образом, практически неграмотно почти 60% туземного населения Аляски в возрасте 25 лет и старше. — *Прим. ред.*

[2] Автор старается здесь выражаться помягче. В хронике происшествий аляскинских газет, а также в других книгах по Аляске вещи называются своими именами. Речь идет о массовом распространении проституции среди нищих и невежественных индейских девочек и о всевозможных гнусностях распущенной американской военщины. — *Прим. ред.*

стях. Они советуют судить об индейцах не по тем подонкам, которые населяют туземные пригороды, а по тем, которые живут в туземных деревнях, достигших благополучия, независимости, промышленного развития и даже здоровья. В индейских городках Метлакатла, Хайдабург, Казан хорошие стороны индейцев выступают на первый план. Там у них есть свои дома, свои дорогостоящие рыболовные суда, свои магазины и коммунальные сооружения; они достигли такого уровня, которого не достигли многие поселки белого населения. Но там индейцы понимают опасность вторжения белых и борются с ней.

Клавок [1] — небольшая деревня, там живут 400—500 индейцев-тлинкитов. Именно здесь в 1878 г. начал работать первый на Аляске лососевоконсервный завод, который до сих пор является сердцем городка.

В Клавоке нет винного магазина. Туземцы осуществляют местное самоуправление и всеми средствами, какие только есть в их распоряжении, борются со ввозом спиртных напитков в их городок. Они понимают, какие бедствия приносит индейцам пьянство. Однако устранить его полностью они не могут. Всего в 8 *км* расположен поселок белых Крэйг, в котором относительно так же много винных магазинов, как и в прочих белых поселениях Аляски.

Одна жительница Клавока рассказывает: «Было время, когда мы очень мало слышали о чахотке. Потом правительство прислало к нам учительницей молодую чистокровную индейскую девушку, которая все время кашляла. Она обучала маленьких детей — первоклассников и второклассников — и кашляла. Довольно скоро стало известно, что у нее туберкулез, но никто ничего не сделал. Она тяжело кашляла, а кругом бегали маленькие ребятишки и хватали ее бумажные пакетики для мокроты; ребятишки маленькие, они подбирали эти штучки вокруг нее. Они заражались, и теперь все до одного больны туберкулезом. Многие из них теперь даже поумирали. Это нехорошо. И мы удивляемся, почему правительство допускает, чтобы с этакими ребятишками случались такие вещи».

На Аляске больных туберкулезом в активной стадии считается 4 тысячи, а коек в госпиталях нет и на десятую долю больных, причем пациенты разбросаны от Арктического склона до оконечности Юго-восточной Аляски. В таких условиях ни управление здравоохранения территории, ни управление по делам индейцев не

[1] Из перечисленных здесь четырех «образцовых» индейских поселков Аляски, только Клавок и Хайдабург добились элементарных муниципальных прав. Поселок Метлакатла (674 жителя в 1939 г.), благоустройство которого демонстрируют туристам, не имеет прав, которые дарованы таким «белым городам» Аляски, как Игл (73 жителя), Норт-Пол (50 жителей), Пеликан (48 жителей), Порт-Александер (87 жителей). — *Прим. ред.*

имеют средств даже для формального выполнения своих обязанностей, не говоря уже о чрезвычайных происшествиях. Для обслуживания такой огромной территории нужно по крайней мере два санитарных самолета. Аляска же имеет для этой цели всего один небольшой санитарный теплоход (длиной менее 20 *м*), обслуживающий только детей Юго-восточной Аляски.

Проблема медицинского персонала относится к числу самых тяжелых для территориального управления здравоохранения. Среди специалистов на Аляске наблюдается угрожающая текучесть, особенно среди медицинских работников. Стоимость жизни на Аляске гораздо выше, чем в США, оклады же отнюдь не привлекательны. Недавно один чиновник управления здравоохранения Аляски имел случай убедиться, что его сын, поступивший на летние каникулы номерным мальчиком в одну из местных гостиниц, зарабатывает больше, чем его отец.

В прошлом белые уроженки Аляски, которых привлекала профессия медицинских сестер, получали подготовку в США, но почти никто из них не возвращался на родину [1]. С другой стороны, 300 с лишним медицинских сестер, которые были завербованы на работу на Аляске, неизменно работали только короткое время, а затем выходили замуж и бросали работу. Огромная текучесть среди медицинского персонала как в учреждениях Территории, так и в федеральных сводит все дело только к излишним транспортным расходам и к неприятным воспоминаниям.

И никто на Аляске не содрогается от страха перед туберкулезом, свирепствующим среди туземцев, так же точно как мало кто в США ужасается высокой заболеваемостью сифилисом среди цветного населения.

---

[1] Это относится отнюдь не только к девушкам — медицинским сестрам. По переписи 1929 г. в США и в их владениях, включая Аляску, насчитывалось всего 10 595 белых уроженцев Аляски. Из них лишь 4353 человека проживали на своей родине, а остальные 6342 проживали в штатах Вашингтон, Орегон и Калифорния. — *Прим. ред.*

РАЗВЕДКИ НЕФТИ В АРКТИЧЕСКОЙ АЛЯСКЕ

Статья из журнала „Уорлд Петролеум", февраль 1948 г. [1].

Разведки нефтяных месторождений ведутся во многих отдаленных углах земного шара, однако можно наверняка сказать, что нигде эта работа не проводится в более трудных условиях, чем на крайней северной оконечности Аляски. Там, довольно далеко за Полярным кругом, лежит территория размером около 94 тыс. кв. *км*, официально именуемая «Нефтяная резервация № 4 военно-морского флота США», участки которой подвергаются разведке с помощью научных методов; там пытаются установить, достаточно ли велики запасы жидкого топлива, таящиеся в недрах этой тундровой области, чтобы оправдать развертывание промышленной добычи.

Время от времени кто-нибудь из лиц, занятых в этой, так называемой «операции Арктика», или кто-нибудь из лиц, пробывших несколько недель в полевой поездке в качестве гостя военно-морского флота, возвращается в США со сведениями о ходе развития этой северной окраины Западного полушария. Вследствие крайней ее отдаленности, а также, вероятно, потому, что дело идет о правительственном проекте, те, кто с ним связаны, мало склонны пускаться в рассуждения о ее возможностях. До сих пор из бесед можно обнаружить лишь полную секретность в отношении тех сроков, когда эти тундровые просторы Аляски станут важным источником снабжения Соединенных Штатов нефтью.

Нефтяная резервация № 4 была учреждена в 1923 г. приказом президента Гардинга на основании наличия многих истечений нефти на поверхность данной территории. Она лежит между Северным Ледовитым океаном и хребтом Брукса, простираясь от мыса Айси на западе до р. Колвилл на востоке. В течение более чем 20 лет не предпринималось никаких усилий для исследования этой области, но когда война подошла к Аляске и потребность в нефти на Тихом океане стала настоятельной, военно-морской флот в 1944 г. направил туда рабочий батальон, который построил склады на пологом берегу, лагерь, аэродром и радиостанцию и приступил к разведкам. В этот период, с 23 июня 1945 г., началось бурение первой опытной скважины на месторождении урочища Умят в юго-восточной части

[1] Alaskan Exploration Makes Steady Progress. «World Petroleum», vol. 19, № 2, February, 1948.

территории. Эти предварительные работы производились за счет фондов военно-морского флота, под руководством адмирала Б. Морелла, капитана Б. У. Гиллспи и других офицеров и с помощью опытных геологов, геофизиков и других специалистов по нефти. После капитуляции Японии рабочий батальон был отозван в сентябре 1945 г., когда глубина первой скважины достигла 550 *м*; работы были временно остановлены. В силу благоприятности обнаруженного геологического строения конгресс США на своей очередной сессии отпустил 9,6 млн. долл. на продолжение разведок до 30 июня 1950 г. В течение двух лет — 1946 и 1947 — работы велись на указанные средства.

Хотя предприятие до сих пор находится в ведении министерства военно-морского флота и до сих пор им руководит коммодор Гринмен, а более непосредственно — капитан Гиллспи, ныне лицо гражданское, однако военно-морской флот теперь избегает той ошибки, которую он допустил ранее. Военно-морской флот не пытается теперь вести разведки своими силами: он законтрактовал для этой цели хорошо известные геофизические организации, а бурение ведут для него опытные подрядчики. Даже транспортировка оборудования и различных предметов снабжения находится в руках местных авиационных компаний Аляски, кадры которых всесторонне знакомы с условиями местности и с погодой.

Условия, определяющие геологические разведки в этой области Арктики, резко отличаются от тех, которые характерны для зон, менее подвергшихся промерзанию. Срок навигации, в течение которого возможна выгрузка тяжелого оборудования на мысе Барроу, ограничен всего несколькими неделями в разгар полярного лета [1]. С другой стороны, перевозки этого оборудования к местам бурения возможны только тогда, когда почва и внутренние воды промерзнут на глубину по крайней мере 120 *см* и смогут выдерживать тяжелые грузы. Отсюда следует необходимость выбора мест бурения в течение одного лета, с тем чтобы последующую зиму использовать для переброски к этим местам оборудования, которое можно будет использовать только на следующее лето. Очень важно при этом тщательное заблаговременное планирование, но и в этом случае ход работ остается неизбежно несколько замедленным. Северная часть резервации представляет собой широкую прибрежную низменную равнину, покрытую тундрой с многочисленными мелководными озерами, которыми она испещрена от берегов океана и приблизительно до 70-й параллели; в северном направлении течет множество рек и ручьев. Когда устанавливается оттепель, бо̀льшая

[1] Ежегодно через Берингов пролив к Барроу проходит военно-морская транспортная экспедиция «Барэкс», доставляющая до 35—40 тыс. *т* грузов. — *Прим. ред.*

часть этой территории превращается в болота, трудно преодолимые для любого вида сухопутного транспорта. К югу от озерной области местность повышается до невысоких холмов, которые становятся выше по мере приближения к хребту Брукса. Обнажения основных пород редко встречаются даже вдоль рек, а поверхностное геологическое строение представляет значительные трудности.

Однако на основании уже приобретенного опыта работники «Нефтяной резервации № 4 военно-морского флота» (NPR-4, в просторечии — «Petfour») выработали средства преодоления многих из указанных препятствий. За исключением периодов сильных бурь, зимняя погода не препятствует гравиметрической разведке с самолетов на лыжных шасси или сейсмографической разведке с оборудованием на санных установках. Самолеты и гусеничные тракторы обеспечивают транспорт для переброски людей и грузов с баз на полевые точки. Радио обеспечивает постоянную связь с полевыми партиями и сводит к минимуму опасность изоляции их в результате пурги.

Базы аляскинских операций хорошо оборудованы для круглогодовой работы. Главная база в Барроу и вспомогательная база в Умяте обеспечены жилыми помещениями, построенными с учетом арктических условий и удобств для работников в любое время года. Кроме того, построены здания электростанций и контор. Есть клуб и кино. Склады полны машинным оборудованием, запасными частями и предметами снабжения всякого рода. Несмотря на отдаленность, этот арктический поселок связан с внешним миром посредством радио и регулярных авиалиний.

Хотя значительная доля сил и средств, отпущенных на это рискованное аляскинское предприятие, неизбежно оказалась израсходованной на подготовительные работы, все же достигнуты значительные успехи и в осуществлении его конечной цели. Геофизические разведки далеко продвинулись и обнаружили несколько весьма определенных по своему геологическому строению мест для дальнейшего бурения. Вдобавок к первой опытной скважине «Умят № 1», которая пробурена уже на глубину 1830 *м*, летом 1947 г. была заложена вторая скважина — «Умят № 2», которая, по последним сведениям, доведена примерно до такой же глубины. Из скважины с обсадными трубами, пробуренной на гребне нефтеносной структуры в зоне вечной мерзлоты, которая здесь доходит до глубины 270 *м*, ежедневно выкачивается 2,4 куб. *м* нефти, залегающей в неглубоких песках (174 *м*). Третья опытная скважина, заложенная в 1947 г. на мысе Симпсон («Кейп-Симпсон № 1»), достигла глубины около 1825 *м* и к концу октября обнаружила признаки газового месторождения. Это место находится по соседству с наиболее

сильными на всей резервации истечениями нефти и охватывает небольшую нефтеносную структуру, оконтуренную сейсмографом. Более крупная нефтеносная структура, определенная сейсмографической съемкой в течение 1947 г., расположена на ручье Умалик, примерно в 120 *км* западнее Умята и должна была подвергнуться разведывательному бурению весной и летом 1948 г.

Хотя бурение, проведенное до начала 1948 г. — как это видно, в ограниченных размерах, — не повело к промышленной добыче, все же пробуренные опытные, а также обсаженные трубами скважины обнаружили несколько благоприятных по перспективам месторождений. Эти находки позволяют делать выводы о наличии где-то в пределах резервации более проницаемых и пористых пород, которые должны содержать промышленные запасы нефти. Опытные нефтяники, проводящие там разведки, настроены чрезвычайно оптимистично и считают, что на этой территории удастся достичь существенной промышленной добычи там, где геологическое строение и характер пластов с точки зрения литологии окажутся в своем сочетании подходящими для значительной нефтеносности. Глубокое бурение в осадочных пластах в северной части резервации, как полагают, имеет перспективы.

До начала 1948 г. была уже истрачена или намечена к расходованию примерно половина кредитов, отпущенных конгрессом. Общий объем кредитов, конечно, невелик по сравнению со средствами, расходуемыми частными компаниями на разведки в других нефтеносных районах примерно тех же размеров, но представляющих меньшие трудности. Комитет, руководящий данными работами, тщательно регулирует соответствие их с отпущенными кредитами и учитывает возможную необходимость прекращения работ и очищения лагерей к 30 июня 1950 г. Заранее очевидно, что полная разведка резервации не может быть проведена в установленный срок и в пределах отпущенных кредитов. Пожелает ли конгресс продлить существование этого предприятия, зависит от результатов работ 1948—1949 гг. Если будут обнаружены другие благоприятные по перспективам геологические структуры, а тем более, если будут открыты промышленные месторождения, можно рассчитывать на положительное решение [1].

Ни один нефтяник из тех, кто побывал на Аляске, не думает, что ее возможности в отношении нефти ограничиваются площадями, включенными в NPR-4. К востоку и к югу от резер-

---

[1] В июне 1948 г. конгресс США дополнительно отпустил на разведки нефти в Арктической Аляске 14,6 млн. долл., урезав просимую военно-морским флотом сумму в 22 млн. долл. Таким образом, ассигнования до 30 июня 1950 г. достигли 24,2 млн. долл. — *Прим. ред.*

вации расположены равных размеров или еще более крупные площади, которые по внешним признакам должны быть нефтеносными. Частные разведки в этой части Аляски в настоящее время запрещены приказом, изданным во время второй мировой войны. Во всяком случае частному капиталу предоставлена возможность дождаться результатов исследований, проводимых под руководством военно-морского ведомства, прежде чем он возьмется за предприятия в этой области. Если проводимые разведки дадут обнадеживающие результаты, то, очевидно, найдется ряд нефтяных компаний, склонных заняться дальнейшими разведками на Аляске, получив на это разрешение.

Попутно с разведками на нефть ведутся и другие исследования, которые рассматриваются армией и военно-морским флотом США как особо важные, а именно — накопление информации в отношении арктических условий. Тематика исследований в этом направлении, проводимых военно-морской базой Пойнт-Барроу, включает в себя следующие моменты: наблюдения погоды, гидрографические съемки, десантные учения, борьбу с мошкарой, установление технических требований к арктическому обмундированию, наблюдения за условиями радиосвязи, конструирование и эксплоатацию оборудования, дорожное строительство, ориентировку при сухопутных передвижениях, выполнение стрельб в местных условиях, наблюдения земного магнетизма и геологические съемки. Ввиду усиленного внимания к военным операциям в данной области такого рода информация рассматривается как имеющая ныне особую ценность [1].

---

[1] Кроме военно-морской базы Барроу, в Арктической Аляске создан вспомогательный аэродром ВВС США на острове Бартер, в 480 *км* восточнее Барроу и в 650 *км* северо-восточнее Фербенкса. — *Прим. ред.*



АЛЕУТСКИЕ ОСТРОВА
100 0 100 200 300 400 500 км
Б Е Р И Н Г О В О   М О Р Е
Т И Х И Й   О К Е А Н
АЛЯСКА
УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ
Железные дороги
Железные дороги заброшенные
Автомобильные дороги
Зимние тракторные дороги
Нефтепровод
Северная граница распространения лесов
Заповедники
Важнейшие аэропорты
Отметки в метрах
Ледники
М О Р Е   Б О Ф О Р Т А
БЕРИНГОВО МОРЕ
А Л Я С К И Н С К И Й   З А Л И В
100 0 100 200 300 км

II
КАНАДСКИЙ СЕВЕР

КОЛОНИЗУЕМЫЕ ЗЕМЛИ ЗАПАДА

Из книги Г. Тейлора „Канада", Лондон, 1947 [1].

ОБЛАСТЬ БАССЕЙНА РЕКИ МАККЕНЗИ

С первого взгляда кажется несообразным, чтобы этот огромный бассейн, простирающийся от 55° до 70° с. ш., заключал в себе достаточно черт единства, чтобы образовать единую область. Однако анализ летних изотерм и соответствующей им растительности показывает, что на всем пространстве от Мак-Меррея на юге до Аклавика в дельте Маккензи изменений в географической среде очень мало. Автор имел случай лично произвести довольно подробное обследование этой области летом 1944 г. Она имеет очень большое значение для канадцев, заключая в себе последний край потенциальных сельскохозяйственных земель доминиона.

Бассейн Маккензи занимает середину большой впадины между докембрийским щитом на востоке и страной молодых гор на западе. Сама эта большая река имеет общее направление с северо-запада на юго-восток соответственно простиранию складчатости по области; то же самое выявляется замечательным рядом больших озер от Онтарио до Большого Медвежьего, занимающих наиболее низменные части этой обширной территории. Весьма примечательно то, что край Великого Канадского щита проходит по соседству с этим рядом больших озер, и почти несомненно, что эти озера до некоторой степени удержаны куэстами, образовавшимися на западном краю докембрийского щита, где он покрыт более молодыми породами.

В северной части этой области мы видим много примеров этого простирания с северо-запада на юго-восток как в форме речных долин, так и в других формах, что, повидимому, указывает на некоторую волнистость земной поверхности — не столь значительную, чтобы назвать ее складчатостью, но явно заметную на местности. Одна из синклиналей занята долиной р. Маккензи; другая, проходящая в 400 *км* восточнее, идет вдоль р. Андерсон, связывает Большое Медвежье озеро с северным рукавом Большого Невольничьего озера и продолжается на юг по Невольничьей реке и нижнему течению Атабаски. Река Коппермайн и озера в ее верховьях, вероятно, указывают на еще одну складку того же характера.

Большой водный путь Атабаска — Невольничья — Маккензи пролегает к северу по широкой низменной котловине или

[1] Griffith Taylor, Canada; Methuen. L., 1947, pp. 253—303.

впадине, так что путешественник не замечает сколько-нибудь значительных холмов, пока он не достигает 63° с. ш. у Форт-Ригли. Холмы появляются по обоим берегам реки у Норман-Уэллса, но нигде у реки нет значительных гор — таких, например, какие встречаются на западе вдоль большей части течения р. Юкон. С воздуха можно видеть огромную площадь тайги — с высоты 3 *км* похожую на вельвет еловую поросль — с более гладкими зелеными пятнами болотных топей и множеством озер неправильных очертаний. В стороне от побережий рек и больших озер в этой огромной области нет никаких поселений.

Этот факт придает большое значение подробному освещению мелких поселений, развившихся вдоль основных транспортных направлений. Такой поселок, как Форт-Смит, напоминает Монреаль, каким он был в XVII столетии. Подобно Монреалю, он вырос под длинной цепью порогов. Эти пороги в обоих случаях возникли вследствие того, что большая река перерезается узким ответвлением стойкой породы Канадского щита. Форт-Смит является началом судоходной части реки и благодаря такому своему положению должен значительно вырасти по сравнению с теми размерами, какие он имеет ныне; ни одно из соседних с ним поселений не занимает такого хорошего положения и не может соперничать с Форт-Смитом. То же самое справедливо и в отношении многих других речных портов, разбросанных через интервалы около 80 *км* вдоль Маккензи. Большинство из них занимают ключевые положения при устьях главнейших притоков. Поэтому историко-географические их обзоры могут иметь гораздо большее значение, чем столь же развернутые обзоры деревень такого же размера в южных, уже освоенных частях доминиона.

Основные геологические формации, встречающиеся при 3200-километровом путешествии на север, могут быть описаны довольно просто. Почти на всем протяжении от Мак-Меррея к северу до впадения р. Блекуотер на 64° с. ш. реку окаймляют девонские или сопутствующие им породы. Отсюда, то есть примерно от Ригли до начала большой области дельты, встречаются попеременно пояса девонских и меловых пород с шириной пояса около 80 *км*. Естественно, менее плотные меловые породы окаймляют более широкие участки реки, а более прочные древние породы возвышаются по берегам ее более узких мест; «Теснины» являются почти единственным живописным участком реки Маккензи.

Климатические условия в бассейне Маккензи

При том положении, что метеорологические станции расположены главным образом по реке и лишь немногие из них имеются при шахтах восточнее, в нашем распоряжении оказы-

вается немного данных для составления надежных климатических карт. Можно принять за наступление весны дневную температуру +5,5°Ц, когда лопаются почки деревьев и вообще растения начинают произрастать нормально, поскольку их клетки «пробуждаются» при наступлении таких температур. При этом условии, весна в Форт-Ригли (севернее 63° с. ш.) наступает одновременно с приходом весны на полуострове Гаспе, расположенном под 49° с. ш. на Атлантическом побережье. В обоих случаях первый день в году, в котором отмечается средняя температура +5,5°Ц, — это 15 мая. Если принять за приход осени наступление той же средней дневной температуры, то оказывается, что в Аклавике бывает около 90 дней с теплой погодой (согласно нашему определению), а стало быть, срок, достаточный для вызревания многих северных культур. Конечно, при этом не учитываются колебания температур, вплоть до неурочных заморозков, которые представляют собой реальную опасность в долине Маккензи, а также не учитывается довольно низкая сумма осадков. В общем мы можем определить климат области Маккензи, как очень сходный с климатом Ньюфаундленда (за исключением зимы, условия которой не очень существенно влияют на возможности вызревания культур).

В Аклавике и в Форт-Гуд-Хопе зарегистрировано всего около 250 *мм* дождевых осадков в среднем в году. Вряд ли в тундровой равнине к востоку от этих пунктов выпадает больше дождей. Там уже нет возможностей выращивания культур, как это совершенно определенно показывает и естественная растительность — решающий показатель возможности поселений.

Предел выращивания корнеплодов идет по линии от Аклавика до Черчилля, примерно по границе тундры. Следует заметить, что существует широкий интервал (около 650 *км*) между границей выращивания корнеплодов и северной границей земель, на которых выращивается пшеница. В этой полосе, как это можно ожидать, расположится большинство новых канадских поселений.

Леса, покрывающие область Маккензи к северу от Мак-Меррея, носят весьма однообразный характер. Они образуют единый лесной массив — леса Маккензиевой низменности, как часть северной тайги. Холлидей описывает их следующим образом:

«Преобладающий лесной покров в основном представляется хвойным с преобладанием белой ели, образующей чистые растительные сообщества. Однако пожары, охватывающие там обширные участки, благоприятствуют примешиванию в эту среду осины, бальзамического тополя и аляскинской белой березы, а на менее плотных почвах встречаются сосновые рощи. Для тех наносных почв, которые имеют лучший сток, как-то для старых

речных отмелей, очень характерны густые рощи бальзамических тополей, а на почвах с худшим стоком образуются многочисленные неглубокие болота, поросшие черной елью и лиственницей, а также обширные луга, поросшие диким овсом и ивняком. Наблюдения показали исключительно хороший рост большинства этих видов там, где имеется хороший сток, причем это условие справедливо даже за Полярным кругом».

Есть мало оснований сомневаться в том, что в стороне от этой большой реки имеются обширные болота. Стоимость осушки таких больших площадей, даже если почвы подходящие, выходит за пределы средств новосела, и стоимость мелиорации в отдаленном будущем должно взять на себя правительство. Однако осадки здесь меньше, чем на соответствующих колонизуемых землях в Онтарио и в Квебеке, что может облегчить решение проблемы осушения в Маккензи.

Можно ожидать, что по мере повышения широты места деревья будут постепенно уменьшаться в размерах, но на самом деле это не так. На основании обмеров, деревья в Форт-Провиденсе (61° с. ш.) оказались крупнее, чем деревья в Форт-Сmите, расположенном южнее. В Джиллис-Лендинге, севернее Полярного круга, была обмерена ель, оказавшаяся на высоте 1,5 *м* от земли диаметром в 47 *см*. В Аклавике (68°16′ с. ш.) старые пни показали, что там росли деревья диаметром около 50 *см*, хотя ныне растущие деревья имеют в диаметре всего около 40 *см*.

Путь от Эдмонтона до порогов у Форт-Фицджералда

Примерно на 50 *км* к северу от Эдмонтона местность носит волнистый характер и в значительной мере обращена в пахотные земли, так что городок Бон-Аккорд имеет 4 зерновых элеватора. Вокруг Эгремона местность ровная, также в значительной мере распаханная, так что Эгремон — городок «трехэлеваторный». Однако Ньюбрук (116 *км* севернее Эдмонтона) имел в 1936 г. только один элеватор. Расчищенные участки здесь редки, местность большей частью покрыта травой, над которой возвышается низкорослый сосняк; есть много тополевых рощ. В городке Бойл — два элеватора. В Бондиссе проживало всего 12 семей, из них 4 фермерских. Здесь выращивают ячмень, овес и отчасти пшеницу; население здесь по своему происхождению большей частью литовцы и шведы.

Ляк-ля-Биш (на 213 *км* от Эдмонтона) стоит уже на краю сельскохозяйственной колонизации. Он является скорее туристическим центром, поскольку привлекательным местом здесь служит живописное озеро. Здесь есть 2—3 гостиницы, 4 магазина и 10—12 прочих торговых заведений, а также большая туристская база и церквушка на берегу озера. К городку примы-

кает всего одна ферма, но в окрестностях есть и другие. К северу от Ляк-ля-Биша железная дорога обслуживает большей частью индейцев племени кри. Поселяясь у железной дороги, они живут в избах, занимаясь звероловством и рыболовством в озерах. Видимо, Конклин является главным поселением между Ляк-ля-Бишем и Уотеруэйсом, хотя он и состоит всего из 2 лавок и 10—12 индейских изб. Здесь местность покрыта большей частью низкорослым ельником и моховыми болотами, однако на более возвышенных местах хорошо растут деревья диаметром около 30 *см*. В 1936 г. поезд ходил от Эдмонтона до Уотеруэйса 27 час., но в 1945 г. этот срок сократился примерно вдвое [1].

В окрестностях Уотеруйэса и Мак-Меррея реки прорыли русла глубиной приблизительно в 75 *м* ниже уровня всхолмленной равнины (или же низкого плато), которая в среднем возвышается на 380 *м* над уровнем моря. Вероятно, плоскодонные главные долины образовались еще в эпоху последнего оледенения, а меандры такой реки, как Клируотер, связаны с сокращенным стоком нынешнего сухого времени.

В 1936 г. в качестве аэропорта использовалась протока Снай, севернее Мак-Меррея. В то время там работали три компании, направлявшие с десяток самолетов в горнопромышленные лагери, расположенные севернее, на Канадском щите. Домики, в которых располагались конторы авиатранспортных компаний, были поставлены на катки, так что их можно было откатывать подальше от реки во время обычных двухнедельных весенних половодий. Причиной этих половодий является то, что на севере лед трогается гораздо позже, чем на расположенных южнее верховьях. Подобные же половодья происходят и осенью, потому что северные части рек замерзают раньше, чем верховья. В годы второй мировой войны в этих местах был сооружен и сухопутный аэропорт, расположенный примерно в 13 *км* к юго-востоку от Уотеруэйса; подобная перемена в базировании авиации с гидроаэропорта на сухопутный обычна на северных авиалиниях.

Уотеруэйс расположен в 5 *км* от Мак-Меррея и создался в связи с подводом в 1920 г. железной дороги к началу судоходной части р. Клируотер. Поэтому железная дорога не была подведена к старому поселку Мак-Меррей, который был основан как пушная торговая фактория в 1790 г. Между этими двумя поселками лежит так называемая «прерия», на которой войска США построили крупные склады материалов и оборудования для сооружения нефтекомбината и нефтепровода «Канол» в Норман-Уэллсе. Теперь в Уотеруэйсе есть 5—6 магазинов, 2 церкви и хорошее школьное здание, причем все это построено

[1] Немногочисленные железные дороги Американского Севера, как правило, находятся на низком техническом уровне. — *Прим. ред.*

за годы 1936—1944. Здесь же расположены конторы трех торговых компаний и пристани для речных пароходов, перевозящих грузы на север до порогов у Фицджералда. В Уотеруэйсе есть несколько соляных шахт, а для переработки соли построен порядочный химический завод. Здесь есть также рыбоконсервный завод, перерабатывающий улов местных озер и рек.

Мак-Меррей, как деревня, производит лучшее впечатление, хотя и не растет так быстро, как Уотеруэйс. Здесь расположены пушные торговые конторы и крупный магазин Компании Гудсонова залива. Здесь также расположены конторы радиосвязи и авиатранспорта, есть несколько церквей и два больших школьных здания. В последние годы католическая миссия построила кирпичное здание госпиталя. Постоянное зимнее население каждого из этих городков составляет около трехсот жителей, но летом оно значительно увеличивается, когда сюда стекаются индейцы, поселяющиеся в хибарках, на окраинах поселков.

В округе успешно выращиваются пшеница и овес, а одна японская семья уже много лет выращивает картофель на нескольких гектарах. Здесь могут цвести розы, но помидоры нужно беречь от заморозков. Вдоль реки Атабаски выходят на поверхность битуминозные пески, добываемые открытым способом в 1,5—3 *км* южнее Мак-Меррея. В совокупности в этих песках содержатся огромные количества битума и нефти, но извлекать их нелегко, и пока нет уверенности в ценности месторождения. Однако некоторые полагают, что битуминозные пески Мак-Меррея представляют собой одно из величайших богатств Канады [1].

Между Уотеруэйсом и Фицджералдом нет значительных поселений, и большинство путешествующих между этими центрами совершает путь на самолетах. У Фицджералда р. Маккензи пробивает себе путь через отрог твердого гранитного «Щита», так что образуется перепад в 30 с лишним метров через пять порогов. Главный причал, у которого заканчивают рейс атабаскинские пароходы, расположен на западном берегу, непосредственно выше высокого гранитного утеса. В настоящее время все грузы переваливаются с помощью грузовиков на пароходы, стоящие в Форт-Смите. В прежнее время для этого служили лошади и быки, которые содержались на станции Хаф-Уэй, где есть пастбищные угодья. Здесь и теперь подкармливают скот перед отправкой его на север — на шахты Йеллоунайфа и в другие места. Фицджералд — небольшой, беспорядочно раскинувшийся поселок с населением из 30 белых и примерно 100 индейцев.

К Форт-Смиту ведут две дороги, из которых одна построена недавно войсками США. Этот поселок является «столицей»

[1] Добыча нефти в Мак-Меррее ничтожна, и причина этого не столько в ее трудности, сколько в борьбе американских нефтяных монополий против возможного конкурента. — *Прим. ред.*

верховьев бассейна Маккензи, будучи вполне приятным северным городком. В прежние времена здесь была основана католическая миссия, так как здесь вытаскивали на берег свои берестяные лодки индейцы, поднимавшиеся вверх по течению. Современный городок построен на террасе, поднятой примерно на 45 *м* над рекой; центром его служат крупная гостиница и магазин, принадлежащие компании Гудсонова залива. Старый волок проходит через городок, довольно причудливо извиваясь от юго-восточного угла, и большинство главных строений примыкает к этой дороге. Шире других групп зданий раскинулись домики, принадлежащие конной полиции. К ним примыкают англиканская церковь и административные учреждения. Наиболее выдающимся является трехэтажное здание католического госпиталя, за которым расположены несколько гектаров овса и других посевов, а также конюшни, хлева и другие сельскохозяйственные постройки, принадлежащие братьям Раянам — хозяевам транспортной компании, перевозящей грузы из Фицджералда. Ниже, на берегу реки расположены большие склады четырех торговых компаний; от их причалов отходят на север катера, пароходы и баржи. В 3,5 *км* севернее городка сооружен крупный аэропорт.

Большое Невольничье озеро, Хэй-Ривер и Провиденс

Самый большой из 12 пароходов маккензийской флотилии компании Гудсонова залива — «Дистрибютор», имеет водоизмещение около 800 *т*. Его осадка невелика — всего около 1,2 *м*, а поскольку он довольно высок, будучи четырехпалубным, он неспособен преодолевать открытые озера или широкие речные плесы без опасного дрейфа, несмотря на пять рулей, расположенных по бокам его кормового колеса.

Между Форт-Смитом и Большим Невольничьим озером берега мало живописны. Они сложены речным илом, причем обрывы возвышаются на 3—6 *м*. Часто встречаются берега, поросшие на протяжении 400—500 *м* низкорослым ивняком, с широким внешним окаймлением из тополей, перемежающих ивы, и широко распространенный в здешней тайге ельник. Пароход идет вниз по реке, причем течение и машины в совокупности дают ему ход около 8 узлов; раз в несколько суток ему необходимо приставать и заправляться дровами, служащими топливом. Дрова сложены в большие поленицы одинокими дровосеками в ожидании пароходов (теперь нефтяное топливо постепенно заменяет дрова).

Нос парохода — широкий и плоский; им он толкает впереди себя коренную баржу. К обоим бортам этой баржи прочно принайтовлены еще две, а часто, при рейсе вниз по реке, впереди трех указанных баржей двигаются еще две меньших. При проходе узких мест или порогов — а их на реке довольно много —

баржи проталкиваются поодиночке, так что иногда целый день тратится на преодоление нескольких километров в северном направлении.

На северном конце р. Невольничьей, где она впадает в Большое Невольничье озеро, стоит новый небольшой поселок под названием Риз-Делта. Здесь баржи, плоты и т. п. ожидают оказии для пересечения озера в Йеллоунайф. Форт-Ризолюшен расположен на другом рукаве, куда пароход заходит не всегда. Иногда пароход простаивает несколько дней у Риз-Делты под прикрытием островков, ожидая, пока погода не станет настолько тихой, чтобы можно было попытаться достичь поселка Хэй-Ривер, расположенного западнее. В этом поселке зимняя дорога из Гримшоу, что на Пис-Риверской железной дороге, выходит на Большое Невольничье озеро[1]. Зимой санным путем можно пересекать озеро и двигаться на запад к Форт-Провиденсу.

В Хэй-Ривере расположена крупная англиканская миссия с церковью, трехэтажной школой и госпиталем. В 1944 г. действовал лишь госпиталь, хотя католическая миссия, видимо, процветала. Летом в поселке, в хижинах и в палатках живет несколько сот индейцев; в начале июля они стекаются за получением ежегодного договорного пособия в размере 5 долл. на душу, которое выдается правительственным агентом в это время. Здешние воды изобилуют рыбой, и индейцы вылавливают много сигов, щурят и белорыбицы. Большая доля этого улова идет на корм собакам, около двух сотен которых сидят летом на привязи по всей деревне.

Форт-Провиденс имеет в основном тот же вид, что и Хэй-Ривер, хотя берег здесь значительно выше и обнаруживает остатки древнего меандра, расположенного выше нынешнего уровня реки. Здесь расположены два костела, большое трехэтажное здание школы для индейцев и большой скотный двор. Миссию окружают несколько гектаров посевов картофеля, овса и пшеницы, которые там хорошо вызревают. Вдоль берега, с интервалами, расположены здания магазина компании Гудсонова залива, радиостанции, а дальше, на другом конце поселка, — группа зданий конной полиции. Состав белого населения примерно таков: 4 священника и около 12 сестер в католической миссии, 5 человек обслуживающего персонала нового аэропорта и 4 человека на радиостанции, 5 служащих склада и 2 полицейских офицера; двое белых звероловов живут здесь, когда не заняты охотой; кроме того есть лавочка, принадлежащая одному сирийцу. В общем в Форт-Провиденсе живет до 40 белых людей.

---

[1] В настоящее время дорога Гримшоу — Хэй-Ривер реконструирована в круглогодовую автодорогу. См. также прим. на стр. 260. — *Прим. ред.*

На 1 июля пшеница поднимается там до 36 *см* и начинает колоситься, хотя сухая весна и неблагоприятна для зерновых. Посев производится во второй половине мая, а жатва — в начале сентября. Французы-священники имеют несколько коров, которые содержатся в хлеву до 25 апреля, после чего пасутся до начала октября. Примерно в 8 *км* расположены отличные естественные пастбища.

Непосредственно выше Форт-Симпсона реку пересекают пороги Реббитскин, где широкое ложе реки кажется вымощенным огромными валунами, оставляющими лишь узкий проход, в котором течение достигает 8 узлов. Затем река расширяется с полкилометра до двух километров у Форт-Симпсона. Там живет около 45 белых; расположение и характер построек примерно те же, что и в описанных выше поселках. Форт-Ригли был учрежден в 1880 г., позже большинства других факторий, однако, несмотря на его 65-летнюю историю, его белое население составляют всего шесть жителей. Тем не менее, на расстоянии в 500 *км*, отделяющих Форт-Симпсон от Форт-Нормана, это единственная фактория, и надо полагать, что она значительно вырастет, когда начнется приток населения на север.

Форт-Норман, Норман-Уэллс, Теснины и Форт-Гуд-Хоп

Весьма примечательно, что единственный клочок снега, виденный автором на низком месте при его длительном путешествии по северной Канаде[1], лежал на берегу у устья р. Блекуотер на 64° с. ш. В последующие дни автор приблизился еще на 650 *км* ближе к полюсу, однако повсюду он видел уже только ельник и тундровые цветы и нигде никаких признаков снега или льда.

Форт-Норман довольно живописно расположен на узком мысу между р. Маккензи и Большой Медвежьей рекой, которая служит стоком Большого Медвежьего озера. Здесь для связи с богатыми урановыми рудниками на восточном побережье Большого Медвежьего озера ходят несколько катеров, а баржи, груженные урановым концентратом, ожидают перегрузки, с тем чтобы доставить его на запад в Порт-Хоп на озеро Онтарио[2]. Небольшая фактория Форт-Норман построена на двух речных террасах, расположенных на высотах 6 и 13—14 *м* над рекой. Как обычно, англиканская церковь здесь закрыта, и католическая миссия обслуживает все религиозные потребности неболь-

[1] Напомним читателю, что автор бывал здесь в июле. — *Прим. ред.*

[2] В конечном счете уран с Б. Медвежьего озера отправляется в США после переработки на канадском заводе в Порт-Хоп. — *Прим. ред.*

шого прихода. В этом центре цивилизации на севере проживает около двух десятков белых, в том числе шесть женщин.

В Норман-Уэллсе, в 65 *км* ниже по реке было растущее поселение с более чем 1000 белых жителей [1]. Все они были привлечены сюда открытием многообещающего нефтяного месторождения. Давно уже были известны истечения нефти на речке Босвортс-Крик, но первая скважина была пробурена только в 1920 г. Промышленные запасы нефти были найдены на глубине 220 *м*, и в 1944 г. добыча достигла 100 баррелей в день. В то время по соседству с Босвортс-Криком было пробурено около 25 скважин, некоторые из них на основных берегах реки, а другие на ближних песчаных речных островах; река достигает здесь ширины 6,5 *км*.

С нефтепромыслами связаны два отдельных городка: на восточном берегу близ промыслов расположен Норман-Уэллс, а на другом берегу, примерно в 6,5 *км* от реки и в 13 *км* северо-западнее опытной скважины, расположен второй городок, названный Канол. В последнем располагались главные конторы американских предприятий, занятых сооружением дороги и прокладкой 4-дюймового нефтепровода через горы в Уайтхорс, расположенный в 950 *км* западнее.

Норман-Уэллс с его 4—5 сотнями жителей — городок очень интересный. Он растянулся на 1,5 *км* вдоль берега и может быть подразделен на четыре части. На южном его конце расположен большой аэропорт, с которого ежедневно вылетают самолеты на Эдмонтон и другие южные города. Далее, у главной пристани расположена крупная двухэтажная деревянная гостиница, управляемая офицером армии США. Рядом расположена обширная столовая, в которой кормится все население. Здесь же на площади расположены здания муниципалитета и управления уполномоченного доминиона, однако нет ни церкви, ни школы. Последние вряд ли особо нужны, поскольку в поселке нет детей, а женщины хотя и есть, но все они служат в конторах нефтяных и строительных компаний или в военных учреждениях. Далее к северу расположены военные мастерские и склады. Здесь можно видеть наиболее крупные в Америке бульдозеры и эскаваторы. Еще севернее расположены нефтепромыслы со многими нефтебаками, окрашенными алюминиевой краской. Если, как это следует из недавних сообщений, весь этот проект, задуманный в первую очередь как одно из мероприятий по обороне Аляски, будет отставлен, то Норман-Уэллс и Канол возвратятся в то состояние застоя, в котором они пребывали до 1940 г. [2].

[1] В 1944 г. В 1946 г. там было всего 300 жителей. — *Прим. ред.*

[2] Автор книги, выпущенной в 1947 г., мог бы дать по этому вопросу более определенные данные. Уже в начале 1945 г. добыча нефти в Норман-Уэллсе была резко сокращена, перекачка ее в Уайтхорс была совершенно

Примерно в 50 *км* вниз по течению от нефтепромыслов твердые девонские породы, содержащие нефтеносные слои, уступают место мягким меловым породам, что сопровождается соответствующим расширением реки. На расстоянии около 15 *км* выше Гуд-Хопа другая полоса девонских пород приводит к сужению русла большой реки до теснин, шириной всего около 500 *м*. Эти обрывистые скалы твердой породы, окаймляющие узкую горловину, известны под названием «Теснин» (Ramparts). Наиболее трудная для судоходства стремнина находится непосредственно выше Теснин. При очень низкой воде здесь получается настоящий водопад высотой около 6 *м*, и временами пароходы задерживаются до 28 суток, пытаясь подняться по реке. Иногда приходится крепить на берегу крепкий канат и подтягиваться на нем с помощью лебедки. Однако при высокой воде стремнины трудно даже различить.

Гуд-Хоп построен на высоком узком мысу между большой рекой и ее малым притоком Джекфиш, впадающим с востока. Здесь имеются два магазина, не считая обычного магазина компании Гудсонова залива; многие индейцы проживают здесь постоянно. К сожалению, здешние индейцы в очень большой степени поражены туберкулезом: за последние два года тут умерло 70 индейцев, большей частью в возрасте до 40 лет, а рождений было всего 20. Здесь много огородов, находящихся в хорошем состоянии, хотя пост расположен всего в 30 *км* от Полярного круга. Уполномоченный компании Гудсонова залива вполне обеспечен турнепсом, свеклой, капустой, морковью, горохом, салатом, бобами, луком, редисом и шпинатом. Конечно, хорошо вызревает и картофель. Несколько необычное зрелище представляет тесный ряд изб вдоль высокого берега р. Джекфиш-Крик, в которых летом живут индейцы. Здесь есть большой католический костел и миссионерский дом, но англиканской общины нет.

Река Маккензи пересекает Полярный круг у Джиллис-Лендинг, где расположена станция для снабжения пароходов дровами, заготовленными в здешней густой тайге. В июле здесь наблюдается цветение богатого травянистого покрова.

Следующая пристань на Маккензи — Арктик-Ред-Ривер, где постройки раскиданы вдоль довольно высокого гребня, окай-

---

прекращена, тамошний нефтеперегонный завод был продан компании «Империал ойл», которая перенесла его в Эдмонтон; 4-дюймовый нефтепровод был выведен из эксплоатации, автодорога вдоль него была сохранена в эксплоатации только в пределах территории Юкон — от Теслина до Росс-Ривера. Однако нефтепромыслы Норман-Уэллса продолжали в сокращенном объеме добычу и переработку нефтепродуктов для местного потребления — в связи с добычей урановой руды в районе Порт-Радиума, золота — в Йеллоунайфе, а также в связи с пушным и зверобойным промыслами в бассейне и в устье Маккензи. Добыча и переработка нефти ведется только летом. — *Прим. ред.*

мляющего небольшое озерко. Здесь живет всего 5—6 человек европейского происхождения, включая двух священников местной церкви, стоящей на конце гребня над рекой.

Менее заслуживает внимания положение следующей пароходной пристани — Форт-Макферсон. Она расположена на притоке Маккензи, на р. Пил, и приобрела значение в качестве остановки на коротком пути на Юкон через реки Крысью (Rat) и Поркюпайн. Здесь расположено становище около 300 индейцев племени луше; необычно здесь то, что англиканская миссия занимает господствующее положение, не разделяя его с католической, хотя последняя уже строила там свое здание летом 1944 г.

Аклавик и дельта Маккензи

В 30 *км* севернее Арктик-Ред начинаются верховья большой дельты Маккензи. Она отличается от других дельт тем, что сложена не только отложениями большой реки, но и обширными ледниковыми отложениями по северным своим побережьям, как это наглядно видно в Тукояктуке. В южной части дельты проявляется обычное причудливое разветвление на низменности проток большой реки, впадающей в океан. Но в северной части дельты поверхность гораздо более волниста, а вдобавок еще разнообразится грязевыми кратерами гидролакколитов, называемых по-местному «пинг-гос». Тунунук (на южном конце острова Ричардс), повидимому, стоит на границе дельты и ледниковой озерной местности.

Следовательно, строго говоря, дельта Маккензи заполнила длинный широкий залив — около 200 *км* длиной и 80 *км* шириной. Она вполне определенно ограничена с востока холмистой грядой Карибу, которая круто возвышается примерно на 150 *м* за Оленеводческой станцией. Еще более крупные возвышенности подходят вплотную к дельте с запада. Река Крысья прорыла глубокое русло через склон Ричардсоновых гор. На полпути вниз по дельте проявляются три весьма определенные главные протоки, наряду с бесчисленными причудливыми разветвлениями других мелких проток. Главная протока, видимо, уклоняется к восточному берегу заполненного отложениями «залива». Близ Оленеводческой станции она разветвляется на Восточную и Среднюю протоки, из них первая выходит главным устьем на Северный Ледовитый океан. Близ Тунунука она поворачивает на северо-запад, видимо, следуя в направлении неплотных отложений озерной местности. Ее безлесные тундровые берега имеют иную топографию, отличную от собственно дельты.

Западная протока является, видимо, продолжением меандрирующей р. Пил, протока которой сливается с крупной протокой Маккензи у Аклавика. Западная протока впадает в океан западнее меридиана 136° з. д., причем ни одно из ее разветвлений,

впадающих в хорошо выраженную бухту, не является главным. Следует заметить, что очертания островов дельты довольно быстро меняются, и результаты съемок 1943 г. сильно разнятся от опубликованных ранее. Если верно приводимое здесь объяснение, а именно то, что озерная местность к северу и северо-востоку от Тунунука сложена не речными наносами, то отсюда следует, что Маккензи не образует обычной треугольной дельты, выступающей в море, примером которой служит классическая дельта Нила. Вероятно, река заполнила наносами северную, погруженную в море оконечность одной из депрессий, простирающихся с северо-запада на юго-восток, которые упомянуты выше.

«Берега низменны, сложены наносами и поросли ельником и ивняком. К северу берега постепенно понижаются, а лес становится низкорослым и постепенно исчезает. Глубины Восточной протоки на всем ее протяжении не мельче 5 футов. Большие озера, через которые протекает Маккензи, собирают большую часть нормального ила, так что дельта лишь медленно выдвигается в море. Эти озера также регулируют течение реки, и, по Мак-Коннеллу, ее средний расход составляет около 14 тыс. куб. *м* в секунду» (Кемселл и Малколм).

По дороге из Форт-Макферсона в Аклавик пароход останавливается для заправки топливом, заготовляемым в лесах дельты. Деревья здесь имеют около 40 *см* в диаметре и растут на темном глинистом песке. Под 68° с. ш. берега возвышаются над рекой примерно на 6 *м*.

Летом здесь наблюдаются огромные массы мошкары.

Аклавик является наиболее значительным из населенных пунктов северного течения Маккензи, служа центром района, в котором проживают 170 европейцев, 213 индейцев и 377 эскимосов. Поселок расположен на берегу высотой в 4,5 *м*.

В июле температуры в Аклавике часто бывают высоки. Например, в 1944 г. с 17 по 27 июля максимальные дневные температуры достигали почти +28°Ц и не опускались ниже +15,5°Ц. Средние температуры июля на полуострове Гаспе примерно таковы же, что и в Аклавике, т. е. около +14°Ц, так что летом здесь в климате нет ничего арктического, хотя поселок и расположен в 196 *км* севернее Полярного круга. Следует помнить также, что на широте 68° с. ш. солнце светит дольше 18 час. в сутки в течение четырех месяцев, т. е. с 21 апреля по 21 августа.

Аклавик построен на том месте, где протока р. Пил легко сообщается с Западной протокой р. Маккензи, т. е. на расстоянии около 65 *км* к северу от другой поперечной протоки, той, что ближе к Форт-Макферсону. Первоначально, в 1917 г., фактория была построена на южном берегу протоки, которая здесь имеет ширину до 300 *м*, но в 1920 г. она была перенесена

на северный берег. Поселок занимает плавно очерченный мыс, ось которого направлена на юго-восток, и главная улица идет вдоль берега. Две другие улицы, у оконечности мыса, скрещиваются под прямым углом и ведут к поросшей травой вырубке на задах поселка, где стоят более 12 индейских хижин. На переднем углу поселка расположена почта, западнее которой находится радиостанция, а севернее — полицейский участок. Северо-восточный квартал поселка занят англиканской миссией, самой значительной из северо-западных миссий этой церкви. Между кварталом миссии и рекой оставлено поле шириной около 50 *м*, большая часть которого в 1944 г. была вспахана и засеяна овсом, который хотя и не вызревает, но в сентябре скашивается на сено для скота. За крупной радиостанцией расположены здание муниципалитета и большой магазин. На переднем углу рядом с почтой есть еще небольшой магазин; третий магазин и закусочная расположены между молочной фермой Ливингстона и католической миссией. На задах квартала католической миссии находится пруд около 150 *м* в поперечнике.

Хотя Аклавик и не может итти в сравнение с Игаркой, которую русские построили на той же широте на Енисее, он все же имеет несколько внушительных зданий, например каркасный англиканский собор. Южнее собора выстроен двухэтажный дом для духовенства, а севернее — двухэтажный госпиталь. Далее к северу стоит двухэтажный дом старшего учителя, а за ним школа, в которой значительную часть года учатся 50 индейских и 50 эскимосских детей, отпускаемых домой на летний отдых. Школа обслуживается несколькими учителями-европейцами.

Здания католической миссии на западном конце поселка носят тот же характер, но школа несколько больше. Она занимает три этажа, причем часть здания служит церковью. Есть также католический госпиталь и большой дом для духовенства (5—6 человек). Кроме того, есть несколько монахинь, обслуживающих госпиталь. Численность детей, учащихся в католической школе, примерно та же, что и в англиканской. В распоряжении католической миссии имеется парусно-моторная шхуна.

С точки зрения развития поселка большой интерес представляет наличие там стада молочных коров [1], которые содержатся в хлеву до середины апреля, после чего выгоняются на окрестные пастбища. На недавних вырубках в еловом лесу первое время растет главным образом грубая трава, но в дальнейшем произрастают травы, более подходящие на корм скоту. В окрестностях производится сенокос. В начале июня молодая трава уже годна на сено. Овес высевается в конце июня, а овощи на 2—3 недели раньше; салат и редис поспевают между 1-й и 2-й неделями

[1] 13 голов! — *Прим. ред.*

июля. В конце августа бывают заморозки; копка картофеля производится в начале, а зерновые убираются в конце сентября. В октябре скот загоняется в хлева на зимовку.

ТЕРРИТОРИЯ ЮКОН

Рельеф, гидрография, климат и растительность

Эта обширная область колонизуемых земель на крайнем северо-западе доминиона имеет площадь более 530 тыс. кв. *км* и занимает, таким образом, 5,5% всей площади Канады. Она представляет собой зону молодых гор и состоит в основном из хребтов, простирающихся с северо-запада на юго-восток, причем главная река Юкон-Льюис течет по параллельной им долине, пересекая южную часть территории. Значительная часть этой клинообразной территории представляет собой нагорье высотой более 1500 *м* над уровнем моря, расположенное главным образом в юго-восточной части Юкона. Но и почти вся остальная часть территории расположена на высоте более 900 *м*, за исключением сравнительно небольших клочков в долинах рек Пил и Поркюпайн и в долине р. Юкон вокруг Доусона, лежащих на высотах ниже 900 *м* над уровнем моря.

Приподнятая котловина в юго-западном углу Юкона несколько неудачно именуется «Юконским плато», поскольку она представляет собой просто обычную, лежащую на высоком уровне котловину без всяких признаков настоящего плато (плато должно возвышаться над общим уровнем страны, а подходы к нему должны быть откосами, чего, конечно, нет у «Юконского плато»). В юго-западном углу пограничные горы достигают больших высот; там мы встречаем оледенелые склоны гор Св. Ильи и Логан, достигающих 5,5 тыс. *м*. Главный из хребтов, пересекающих среднюю часть Юкона, именуется горами Маккензи и возвышается до 2600 *м* на пике Кил близ пересекающей горы дороги «Канол». В окрестностях старой фактории Форт-Франсес встречаются и другие пики с высотами более 2400 *м*. Городок Доусон-Сити на р. Юкон является одним из самых низких мест территории, находясь на высоте 365 *м* над уровнем моря. Возможно, что в хребте Огилви в верховьях р. Змеиной имеются пики высотой до 3000 *м*, но это еще не проверено.

Местность, прилегающая к главной водной артерии, представляет собой холмистую возвышенность, вершины которой на большом протяжении показывают заметное единообразие уровней. По официальному отчету, среднюю часть плато занимает широкая, покрытая наносами депрессия.

«Сеть главных долин прорезана глубоко, на 300—600 *м* ниже уровня возвышенности. Самая большая из этих долин про-

стирается на северо-запад от р. Лаярд, и отдельные части ее заняты реками Лаярд, Пелли, Стюарт, Клондайк и Юкон. Другая большая долина, Шаквак простирается от озера Кусава на северо-запад вдоль озера Клюан. В редкие дни высокие пики гор Св. Ильи можно рассмотреть со значительных возвышенностей, расположенных за сотни километров от них; пики эти, ослепительно белые, под сплошными покровами льда и снега, представляются облаками, плавающими над более темной атмосферой» (Yukon, Ottawa, 1944).

Речная система Юкон-Льюис судоходна на всем протяжении от Уайтхорса через территорию Юкон и Аляску до океана. В пределах территории Юкон на небольших пароходах можно ходить на протяжении 2250 *км* главной реки и ее притоков. Как мы увидим ниже, климат области полузасушлив, так что во внутренней ее части мало озер, хотя ближе к снеговым горам есть много изрядных озер, таких, как Теслин и Клюан. Незначительность осадков как в прошлом, так и в настоящем заставляет считать, что западные низменности Юкона не подвергались оледенению в ледниковую эпоху.

Общее геологическое строение области во многом похоже на строение лежащих южнее частей Скалистых гор Канады. Большинство их сложено, видимо, палеозойскими породами, но на линии, соединяющей Доусон и Форт-Франсез, встречаются и узкие полосы изверженных пород, простирающиеся в господствующем направлении хребтов. Подобный же пояс тянется от озера Клюан до Скагуая; без сомнения, есть и другие пояса, до сих пор не нанесенные полностью на карту. Несколько узких полос третичных пород найдены в окрестностях Доусона, Огилви и Селкерка.

Климат территории Юкон не слишком разнится от климата других внутренних частей Северной Канады. На северо-востоке Юкона очень велика разность крайних температур, доходящая до 45°Ц, но юго-западнее разность сильно сокращается; ближе к Тихому океану она составляет менее 30°Ц. Среднегодовые температуры колеблются около минус 4°Ц. Осадки низки — по крайней мере в долинах, где только и есть поселения, — большей частью не превосходя 300 *мм* в год. Приводимые показатели для Доусон-Сити (примерно в середине территории) и для Атлина (близ южной границы) дают ясное представление о климате.

Зимы длительны и холодны, но ввиду отсутствия сильных ветров не причиняют больших неудобств. С середины мая до начала августа стоит почти непрерывный день, и в этот период температуры достаточно высоки, чтобы создавать приятные климатические условия для занятых работой людей. На склонах холмов весьма заметно влияние солнечного излучения — южные

КЛИМАТИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ТЕРРИТОРИИ ЮКОН

Месяцы	I	II	III	IV	V	VI
Доусон: температура, °Ц	—30	—24,4	—15,5	—2,2	+7,8	+13,9
Осадки, *мм*	20	18	13	15	23	30
Атлин: температура, °Ц	—16,6	—14,3	—7,7	—0,6	+6,1	+10,6
Осадки, *мм*	25	20	15	8	10	20

Месяцы	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Среднегодовые
Доусон: температура, °Ц	+15	+12,2	+5,5	—3,3	—17,2	—23,9	—5
Осадки, *мм*	38	25	25	25	25	25	317
Атлин: температура, °Ц	+12,2	+11,1	+ 7,2	+2,2	—5	—10,5	—0,6
Осадки, *мм*	25	25	25	25	25	25	272

склоны покрыты травой и довольно безлесны, а затененные склоны лучше увлажнены и хорошо облесены.

Холлидей относит леса Юкона к особому классу, претерпевающему, впрочем, некоторые изменения с востока на запад. На востоке почва образована ледниковыми отложениями, а на западе почвы произошли от разрушения служащих им основанием палеозойских и других пород. Деревья произрастают лучше всего на серединах склонов, а на нижних частях склонов и собственно в долинах деревья низкорослы (Forest Classification, 1937).

Леса состоят большей частью из белой ели, смешанной с осиной, бальзамическим тополем и аляскинской белой березой. По речным долинам на юге встречается черный тополь. Небольшими рощами встречается сосна, а по болотистым местам растут чахлые ели и лиственница. У верхнего предела произрастания леса, на высотах около 1200 *м*, преобладает альпийская ель (Холлидей).

Согласно официальному обзору территории Юкон, леса промышленного значения, годные на пиломатериалы, можно найти в нижних частях долин к востоку от рек Льюис и Юкон вплоть до 65° с. ш. Вертикальная граница распространения леса колеблется от 1500 *м* на юге до 1200 *м* у 65° с. ш.; однако верхний

пояс шириной в 400—500 *м* состоит из плохого леса, непригодного на пиломатериалы. Наиболее ценной из промышленных пород является белая ель, но большая часть ее в долине Юкона сведена в связи с использованием при шахтной добыче золота в период «золотой лихорадки» (1897—1906) [1]. Тополь и береза растут на верхних уровнях долин, где они довольно низкорослы, однако на дрова годятся. Дрова служат топливом для речных пароходов уже почти 50 лет; для девятидневного рейса Уайтхорс—Доусон и обратно требуется более 540 куб. *м* дров. На территории есть несколько лесопильных рам, а именно в Мэйо, в Доусоне и по Аляскинской автодороге; пиломатериалы идут на постройку домов и лодок. Большие юконские пароходы построены из привозного леса.

Бассейн реки Юкон от Уайтхорса до Доусона

В начале августа 1944 г. автор совершил рейс на пароходе от Уайтхорса в Доусон и вернулся оттуда самолетом над горами Мэйо и Макмиллан. Поскольку эта часть Юкона — одна из важнейших, она заслуживает весьма подробного освещения для читателя, желающего познакомиться с условиями этого отдаленного угла Канады.

Уайтхорс занимает на р. Льюис-Юкон положение, аналогичное положению Форт-Смита на Маккензи, а именно на южном конце судоходной части большой реки. Следовательно, на этом месте неизбежно должен был вырасти городок. Пороги Белая Лошадь расположены примерно в 1,5 *км* выше городка; они не являются непреодолимым препятствием для плавания, и в свое время через них проходило много барж и лодок, направлявшихся на золотые прииски Клондайка. Первое поселение европейцев на Верхнем Юконе было основано пушным торговцем Кембеллом в Селкерке в 1848 г., примерно на полпути между Уайтхорсом и Доусоном. Первыми строениями Уайтхорса были телеграфная контора и гостиница, построенные в 1898 г.

---

[1] В условиях вечной мерзлоты на золотых приисках в районе Клондайка первое время применялся шахтный способ добычи золотоносного гравия, требовавший большого расхода древесного топлива, но не требовавший крепежного леса. Способ заключался в поддерживании постоянного кострового очага на дне шахтного ствола, а затем и в забое шахты, пронизывающей золотоносный слой гравия. Таким путем гравий подвергался оттаиванию и выдавался бадьей на-гора. Оттаивание производилось только зимой, при большой разности температур воздуха снаружи и в глубине шахты, так как иначе нельзя было обеспечить быструю вентиляцию шахты. Золотоносный гравий промывался летом. Дрова шли также в топки котлов для паротрубного оттаивания мерзлой породы, а также локомобилей, приводящих нагнетающие насосы водотрубного оттаивания и откачивающие шахтные насосы. В 1899—1900 гг. ежегодно заготовлялось 800 тыс. куб. *м* дров и деловой древесины. — *Прим. ред.*

В том же году на озере Беннетт (южнее Уайтхорса) был построен небольшой пароход, успешно совершивший переход в Доусон. Известная железная дорога через Белый перевал (Уайт-Пасс) была подведена к Уайтхорсу в 1900 г. Эта железная дорога позволила устранить трудный переход через горы, вниз по рекам с пересечением озер, который был необходим ранее. В недавние годы в Уайтхорсе имели место три больших события: на возвышающейся на 60 *м* над городком террасе был сооружен крупный аэропорт; недавно была построена Аляскинская автодорога, проходящая западнее вблизи городка и, наконец, к нему были подведены 970-километровый нефтепровод и автодорога от Нормандских нефтепромыслов и построен крупный нефтеперегонный завод [1].

Городок построен по обычной в Америке прямоугольной решетчатой схеме, на плоской террасе, возвышающейся на 4—5 *м* над р. Льюис. Обычно население городка составляло около 500 человек, но наплыв американцев и всякого другого народа в связи с вышеуказанным строительством увеличил его население примерно до 8 тыс. жителей [2]. Эти люди (солдаты и прочие) были размещены в деревянных бараках на краю городка. На Главной улице, идущей под прямым углом к железной дороге и реке, расположены две крупные гостиницы, два кино и около десятка магазинов. На Первой улице стоят два универсальных магазина, почтовая контора и большой госпиталь. Здесь же расположены административные здания: полиция, радиостанция, телеграф и т. д. Школы и церкви стоят на окраинах.

Виды, открывающиеся с парохода, идущего вниз по реке, часто весьма живописны и сильно отличаются от видов, открывающихся по р. Маккензи. Примерно в 25 *км* севернее городка река впадает в озеро Ляберж, имеющее в длину 48 *км*, а в ширину около 5 *км*. Севернее по берегам реки заметны правильные террасы на различных уровнях, напоминающие те, что характерны для рек Британской Колумбии. У Кармакса в прибрежных обрывах видны входы нескольких небольших угольных шахт. В этом поселке в 1944 г. проживало менее 20 человек [3].

Наиболее живописным местом на реке являются пороги Пять Пальцев, расположенные примерно в 25 *км* ниже Кармакса. Здесь р. Льюис загромождена стеной конгломерата, возвышающейся на 6—10 *м*, в которой река пробила пять узких проток. Только одна из них достаточно широка и глубока для пропуска парохода, а поскольку течение здесь очень быстрое, то

---

[1] См. примечание 2 на стр. 170. — *Прим. ред.*

[2] В 1943 г. в Уайтхорсе одно время было до 30 тыс. американских войск. — *Прим. ред.*

[3] После второй мировой войны добыча угля в Кармаксе возобновлена после длительного перерыва. — *Прим. ред.*

вниз по течению пароход проходит эту протоку всего в одну-две минуты. На обратном же пути пароход преодолевает эту протоку иногда лишь с помощью цепи, укрепленной на берегу и наворачиваемой на пароходную лебедку[1]. В нескольких километрах ниже порогов заканчивается хорошая дорога, ведущая из Уайтхорса, а далее идут зимние тракты на Мэйо и Доусон-Сити. В Форт-Селкерке есть два крупных магазина, две церковные миссии с церквами, телеграф и полицейский участок. Однако европейское население этой старейшей фактории Юкона составляет всего около десятка человек. Здесь с востока в Льюис впадает р. Пелли, и ниже ее устья река получает название Юкон. У мест впадения речек Кофи-Крик и Тистл-Крик расположены небольшие поселки.

Доусон-Сити и Клондайкские золотые прииски

Доусон построен на плоской террасе, возвышающейся примерно на 6 *м* над рекой Юкон и на 365 *м* над уровнем моря. К реке на большей части ее течения близко подходят горы, возвышающиеся в среднем на 600 *м*; по многим долинам встречаются хорошо выраженные приподнятые речные террасы. Эти террасы в долине речки Клондайк были в свое время размыты гидропультами ввиду их золотоносности; Клондайк впадает в Юкон непосредственно юго-восточнее Доусона. Городок сообщается с противоположным берегом посредством парома, подвешенного на роликах к протянутому высоко над рекой стальному канату; для движения парома используется сила течения, действующая на широкий руль.

Пресловутая золотоносная долина, называемая Бонанза-Крик, лежит непосредственно к югу от Доусона. Ее главный приток Эльдорадо-Крик, стекающий с гранитной вершины Дом (1290 *м*), находится в 14—15 *км* от Доусона. Ханкер-Крик и несколько долин южнее Дома также содержали много россыпного золота. Однако в недрах этой вершины не было найдено золотых жил, из которых образовались эти россыпи, и предполагают, что первоначальные золотые жилы целиком были удалены эрозией.

Разгар золотой лихорадки пришелся на 1900 г., когда на приисках Клондайка насчитывалось 20 тыс. народу. В настоящее время старателей здесь практически нет, и добыча золота ведется исключительно крупными драгами, которых насчитывается

---

[1] Над порогами Пять Пальцев проектируется сооружение крупного стального моста Аляскинско-Канадской железной дороги, постройку которой предполагают начать в недалеком будущем. Скалы, перегораживающие реку в этом месте, предполагается использовать в качестве оснований для опор моста. — *Прим. ред.*

более 10. Они медленно движутся через целые гектары отвалов золотоносного гравия, оставленных в долинах в результате предшествующих промывок золота.

Хотя Доусон-Сити и остался столицей Юкона, но лучшие дни этого городка давно миновали. В нем еще заметна деятельность; полные магазинами улицы и множество брошенных домишек наводят на воспоминания о былом процветании во времена клондайкской «лихорадки». Городок построен по схеме прямоугольной решетки, причем главная улица идет под прямым углом к реке, а Первая, Вторая, Третья и т. д. улицы пересекают главную, будучи расположены к востоку от реки, между нею и приподнятой террасой. Первоначально улицы были распланированы и на террасе, но лишь несколько домишек были подняты на 90-метровый откос. Теперь там расположено лишь кладбище.

В городке есть несколько складов и больших пристаней, а также внушительное здание банка на Первой, набережной, улице. Есть хороший универсальный магазин, кино и главная гостиница. На главной улице (Королевской) есть около десятка магазинов, некоторые расположены в кирпичных домах, что крайне необычно на Американском Севере. Упадок городка наиболее очевиден на Второй и Третьей улицах, на которых большинство магазинов уже 30 лет как заколочено и где есть четыре заброшенные гостиницы. Большое здание администрации Юкона, расположенное в 1,5 *км* юго-восточнее главной пристани, служит теперь почтамтом (большое здание почтамта на Королевской улице пустует). У впадения Клондайка в Юкон стоит огромное здание королевской канадской конной полиции, но оно также пустует, а небольшой полицейский отряд располагается рядом в деревянной казарме. Стоящая поблизости пресвитерианская церковь заброшена, но англиканская церковь все же справляет службу. Большой католический костел украшает главную улицу — он расположен рядом с большой миссионерской школой, в которой есть 4 учителя и около 130 учеников. Менее чем в километре восточнее пристани расположены масонская ложа, театральный зал и скетинг-ринк.

Лучший жилой квартал состоит из коттеджей, построенных на склонах возвышенности за зданием администрации, фасадами на парковую лужайку, окружающую это здание. На окраинах города, особенно на северной, много полуразрушенных хибарок; северная окраина особенно сильно заросла ивняком, покрывающим большую часть окраин распланированной городской площадки. В разгар лета лучшие домики окружены цветниками. Здесь есть одна крупная фирма, имеющая обширные теплицы, в которых выращиваются помидоры, вывозимые даже в Уайтхорс. Здесь хорошо вызревают в открытом грунте все

обычные овощи, как-то: капуста, бобы и т. д., но сельдерей высаживается из парников. На нескольких гектарах пастбищ, прилегающих к аэропорту, пасется большое стадо коров, регулярно дающих молоко. На местных лугах высеяно много кормовых трав, а на Сунд-Крике, в нескольких километрах южнее Доусона, вызревает пшеница.

В 1944 г. долины Клондайка, Бонанзы и Эльдорадо обнаруживают огромные перемены, происшедшие за сорок лет со времен клондайкской золотой лихорадки. К верховьям Эльдорадо ведет некогда хорошая, а теперь ухабистая дорога, доступная для автотранспорта лишь при езде на первой скорости. Местами эта дорога смыта гидропультами для вскрытия золотоносных горизонтов под нею — в этих местах драговая компания построила обходные участки. Кое-где встречаются один-два поселка, десятка на три жителей, в которых живут приисковые рабочие. Здесь есть конюшни, поскольку лошади полезны для ряда работ в связи с драговой добычей. За все путешествие автор встретил только одного золотоискателя, промывавшего гравий с помощью первобытного лотка. В поселке Гранд-Форкс когда-то были две церкви, школа и несколько тысяч горняков, но теперь там всего шесть домов и не более дюжины жителей. Поразительно, что нигде в долине нет и следа ни старательской добычи, ни хижин. Вторичная поросль тополей и другой растительности покрыла неглубокие шахты, а хижины были, очевидно, куда-нибудь увезены или сгорели за долгие годы, протекшие со времен золотой лихорадки. На одной из террас ведется гидравлическое вскрытие золотоносных пластов; вода разбивает слои гравия и смывает их в лотки. Однако война временно сильно ограничила добычу золота на Юконе, как и повсюду [1].

При полете по трассе Доусон — Мэйо — Уайтхорс первые 180 *км* пролегают над долинами Клондайка, Мак-Куэстена и их притоков. Местность представляет собой всхолмленные плато, в которых существующие речные и прежние ледяные потоки прорыли довольно широкие плоскодонные долины. Часто на этих плато встречаются зеленые пятна болот, а в некоторых местах определенно выражены плоскогорья с крутыми склонами. Некоторые долины, очевидно, сильно углублены ледниками, так что существующие потоки не находят себе соответствующих русел, меандрируя по плоскодонным долинам.

---

[1] Золотодобыча и после войны восстанавливалась на Американском Севере крайне медленно, сократившись до ничтожных размеров во время войны из-за отсутствия рабочей силы и материального снабжения. Только девальвация фунта стерлингов и канадского доллара в сентябре 1949 г. вызвала ажиотаж на биржах, где акции золотопромышленных компаний резко повысились в цене, как это имело место и при девальвации доллара США в 1933/34 г. Поэтому можно ожидать некоторого оживления и на Клондайке. — *Прим. ред.*

После Мэйо трасса идет над горами Макмиллана, возвышающимися более чем на 2000 *м*. На вершинах этих гор лежат снеговые шапки, а склоны наиболее высоких хребтов испещрены небольшими цирками. Трасса проходит непосредственно восточнее озера Татлмэн и при выходе на р. Льюис пересекает остатки плато с крутосклонными долинами по его окраинам. Затем трасса проходит вдоль озера Ляберж и достигает Уайтхорса. Покрытие трассы Доусон-Сити — Уайтхорс на самолете требует трех часов, против пяти суток на пароходе вверх по течению.

Главной отраслью добывающей промышленности Юкона, без сомнения, является горная, которая зародилась там с разведок, начатых еще в 1872 г.[1]. В течение 20 лет в главных долинах было извлечено значительное количество золота, после чего обнаружили более крупный золотой песок в боковых долинах. В 1892 г. были открыты золотые россыпи на речке Сикстимайл, и в течение нескольких лет до начала клондайкской золотой лихорадки эти более старые прииски давали в год на 225 тыс. долл. золота. Клондайкские золотоносные ручьи (крики) были открыты в 1896 г., а когда в течение последующего десятилетия тысячи старателей рассыпались по Юкону, то было открыто много новых месторождений. Другие важные месторождения — это медные рудники в нескольких километрах западнее Уайтхорса, серебряно-свинцовые рудники в округе Мэйо и угольные шахты Кармакса, уже упомянутые. Найдены также небольшие, но промышленно доступные залежи вольфрама и олова. В 1942 г. золотодобыча Юкона оценивалась более чем в 3 млн. долл., а серебра и свинца — примерно в 250 тыс. долл.[2].

СЕВЕР БРИТАНСКОЙ КОЛУМБИИ[3]

Эта область включает всю Британскую Колумбию к северу от линии Канадских Национальных железных дорог (на участке от перевала Йеллоухед до Принс-Руперта). К северу от этой линии нет настоящих дорог, а лишь грунтовые, ведущие к отдаленным горнодобывающим предприятиям и отдельно стоящим поселениям. Если исключить горняцкое население Стюарта и его района, то вся эта область имеет, вероятно, менее одной тысячи жителей. Область включает бассейны рек Диз, Таку, Стахин, верхней Скины и Парснип.

[1] Золото в районе Клондайка было открыто еще в 1863 г. русскими, пришедшими туда по Юкону. — *Прим. ред.*

[2] С указанного года золотодобыча Юкона стала резко падать, а после войны, в 1948 г., не достигла уровня 1942 г. — *Прим. ред.*

[3] До 1866 г. северная часть Британской Колумбии не входила в состав этой английской колонии, а была в распоряжении компании Гудсонова залива под названием «территория Стикин» — от реки Стахин и индейского племени стахин. — *Прим. ред.*

Рельеф области образован в основном приподнятой межгорной котловиной, лежащей между Скалистыми горами и Береговым хребтом на средней высоте около 900 *м* над уровнем моря. Реки, пересекающие котловину, местами стеснены узкими ущельями, а кое-где ледники прорыли широкие плоскодонные русла, подобные тем, какие наблюдаются в средней части Британской Колумбии. Наиболее интересное в здешней природе это, без сомнения, так называемая «Траншея» Скалистых гор, которая наиболее ярко выражена именно в данной области. Эта долина на протяжении почти 500 *км* окаймляет Скалистые горы, будучи орошена р. Кечика, текущей на север от перевала Сифтон, и р. Финлей, текущей на юг от того же перевала к слиянию с р. Парснип у Финлей-Форкс.

По «Траншее» велась разведка с целью изыскания наилучшей трассы автомобильной дороги на Аляску, причем в пользу данного варианта, западнее Скалистых гор, доводы были основательнее, нежели в пользу Аляскинской автодороги, которая была позднее осуществлена, пройдя восточнее Скалистых гор до озера Тесли. Проектная трасса по «Траншее» пересекает нынешнюю трассу Аляскинской автодороги у озера Уотсон, после чего следует на северо-запад через озеро Франсез и вниз по р. Пелли в Доусон-Сити.

В северной части Британской Колумбии дно «Траншеи» имеет ширину от 8 до 25 *км*. Ее высшая отметка находится на перевале Сифтон у истоков р. Финлей — 990 *м* над уровнем моря. Как ясно видно на одном из аэрофотоснимков, этот перевал является типичным «долинным водоразделом» и не представляет никаких препятствий для достижения истоков реки Кечика. Таким образом, дорогу по этой трассе можно легко построить, а снегопады на ней меньше, чем на любой из трасс, проходящих западнее. На протяжении 650 *км* трасса следует по линии стыка осадочных пород Скалистых гор на востоке и изверженных пород большого батолита (гранитной массы) Оминека на западе; с этим сопряжены большие возможности нахождения полезных ископаемых. По широкому плоскому дну «Траншеи» легко можно соорудить аэродромы.

В 1929—1930 гг. эта часть Канады была впервые заснята с воздуха, а в 1939—1941 гг. Эндрус и его партия провели более подробное обследование «Траншеи» [1]. Обследователи снабжа-

[1] Трасса по «Траншее» Скалистых гор была обследована вторично во время второй мировой войны (1942—1943 гг.) инженерными войсками армии США с точки зрения возможностей прокладки на Аляску железной дороги, и в 1943 г. был сделан эскизный проект этой дороги. В мае 1948 г. сенатор Магнасон (от штата Вашингтон) начал кампанию за постройку этой линии. В конце августа 1949 г. конгресс США уполномочил президента вести переговоры с Канадой по данному вопросу и образована особая полугосударственная американо-канадская корпорация, которая рассчитывает затратить на

лись большей частью с юга через Принс-Джордж, но две партии снабжались с севера через Врангель и р. Стахин. Пароход перевозил грузы на 225 *км* вверх по реке до Телеграф-Крика, откуда ухабистая колесная дорога ведет к озеру Диз. Отсюда грузы перевозились вниз по р. Диз до Лауэр-Поста близ озера Уотсон.

В этой части Канады океанский водораздел проходит не по гребням Скалистых гор, а гораздо западнее, по гребням горной системы Кассиар-Оминека. Основа этой скалистой массы гранитная и, вероятно, является батолитом, близким по происхождению тому, который образует Береговой хребет. Поэтому есть большие шансы на нахождение в этих горах ценных ископаемых, да и в действительности здесь уже давно работает несколько рудников.

В «топорообразном» северо-западном углу Британской Колумбии есть много мелких горнодобывающих предприятий в

строительство до 1 млрд. долл. (против 750—800 млн. долл. по смете, составленной в годы второй мировой войны). Основные данные проекта Аляскинско-Канадской железной дороги таковы:

Общее протяжение (Ванкувер, Британская Колумбия—Кобе, Аляска)	3040 *км*
В том числе:	
построенной ж.-д. линии (Скуомиш—Кенель)	560 „
I участок (Ванкувер—Принс-Джордж)	757 „
II „ (Принс-Джордж—пер. Сифтон)	557 „
III „ (пер. Сифтон—пер. через горы Пелли)	565 „
IV „ (пер. через горы Пелли—граница Аляски)	681 „
V „ (граница Аляски—ст. Кобе А. ж. д.)	480 „
Средняя высота трассы над уровнем моря	760 *м*
Высота на пер. Сифтон „ „ „	970 „
„ „ „ Пелли „ „ „	940 „
Осадки среднегодовые на пер. Сифтон	510 *мм*
Толщина снегового покрова „ „ (макс.)	61 *см*
Осадки среднегодовые на пер. Пелли	2850 *мм*
Толщина снегового покрова „ „ (макс)	122 *см*
Грунт: скала и гравий (вечная мерзлота на небольшом участке у р. Лядю)	—
Число крупных мостов	6
Туннели	1 (365 *м* длиной)
Подъемы максимальные: в южном направлении	20/1000
в северном „	15/1000
Пропускная способность в одном направлении в сутки: тяга паровозами „Стандарт“	15 эшелонов по 30 вагонов
Тяга паровозами „Консолидэшн“ (2—8—0), по 20 *т* на ось	9 эшелонов по 50 вагонов
(В обоих случаях—до 10 тыс. *т* груза в сутки—из расчета питания Аляскинского фронта с численностью войск 300 тыс. солдат и офицеров)	
Потребность в рабочей силе для сооружения дороги (в срок 400 суток)	16 937 рабочих

Источники: Godsell, P. H., Alaska Highway, L., 1944, p. 146.
Sundborg, G., Opportunity in Alaska, N. Y., 1945, pp. 26—27, 160—161.
Potter, J., Alaska under Arms, N. Y., 1942.
Griffin, H., Alaska and the Canadian Northwest, N. Y., 1944, pp. 208—209.
Hilscher, H. H., Alaska Now, Boston, 1948, pp. 292—293.
«Alaska Weekly», 1949. — *Прим. ред.*

долине Татшеншини или вблизи нее. Здесь за последние 30 лет добывались золото, медь, серебро, свинец и цинк. На озере Атлин и на р. Таку много лет разрабатываются крупные месторождения ископаемых, главным образом россыпного золота. Здешние прииски доступны по железной дороге из Скагуая до Каркросса, а затем озерным пароходом до Атлина. Однако золотоносные отложения могут разрабатываться лишь в течение немногих теплых месяцев в году, что служит большим препятствием для развития добычи. По соседству найдены медь, сурьма и вольфрам.

Кассиарские горы, лежащие недалеко от озера Диз, являются отрогами батолита Оминека; до них можно добраться пароходом вверх по р. Стахин. В 70-х годах прошлого века в этих местах было добыто золота примерно на 4 млн. долл., а в 1924 г. здесь были сделаны новые находки золота. В Мак-Дэйм на р. Диз была установлена рудная мельница; в окрестностях найдена также россыпная платина. В течение многих лет главным предприятием по добыче золота в Британской Колумбии была шахта Премьер в верхней части фьорда Портленд, на самой границе с Аляской. В 1925 г. шахта дала 3650 *кг* золота, более 60 *т* серебра и 355 *т* свинца. Примерно в 100 *км* южнее. Премьера расположен Аниокс, который одно время стоял на первом месте в Канаде по производству меди, а вдобавок давал много серебра и золота.

Участок Аляскинской автодороги от Уайтхорса до Доусон-Крика[1]

Указанный участок автодорог протяжением в 1450 *км* почти целиком находится в пределах Британской Колумбии, за исключением небольшого отрезка южнее Уайтхорса. Он проходит по типичным платообразным отрогам, окаймляющим вершины северной части Скалистых гор. Эта трасса была выбрана для постройки дороги, чтобы связать между собой цепь незадолго до того построенных аэродромов Аляскинской авиатрассы, проходящей через Эдмонтон, Форт-Сент-Джон, Форт-Нелсон, Уотсон-Лейк и Уайтхорс. Упомянутый выше Эндрус указывал, что расстояние от Эдмонтона до озера Уотсон через Форт-Нелсон на 15% длиннее, нежели через Принс-Джордж и «Траншею». Опасность затопления дороги и трудности преодоления болотистой местности гораздо больше на восточной трассе, которая тем не менее была избрана американским командованием, руководившим постройкой дороги.

---

[1] Не следует путать Доусон-Крик (Британская Колумбия), конечный пункт железнодорожной линии от Эдмонтона, ведущей на северо-запад, с Доусон-Сити — центром Территории Юкон и Клондайкского золотопромышленного округа. — *Прим. ред.*

Американцы стремились иметь надежную военную дорогу на тот случай, если японский военно-морской флот окажется способным блокировать морское каботажное сообщение с Аляской. Они также полагали, что в наш век авиации естественное направление воздушного нападения со стороны Азии должно проходить через Аляску. Поэтому и была в 1942 г. построена, почти без учета затрат, указанная военная дорога [1]. Она была проложена в течение 8 месяцев — с марта по октябрь 1942 г. С 7 марта по 28 декабря 1942 г. в Доусон-Крик было доставлено по железной дороге более 7,5 тыс. вагонов строительных грузов. В отдельные дни инженерные войска прокладывали до 13 *км* трассы. В ноябре 1943 г. покрытие дорожного полотна гравием только еще близилось к завершению, хотя дорога уже была в эксплоатации в течение нескольких месяцев. Почти годом позже, в 1944 г., некоторые из наиболее крупных постоянных мостов все еще не были закончены постройкой. Проезд по дороге разрешался только военными властями.

Из Уайтхорса 30-местный автобус отправлялся на Доусон-Крик в 20 час. 30 мин. На каждом автобусе имелось два водителя, и рейс продолжался днем и ночью со средней скоростью до 50 *км/час*. Проезжая часть дороги была в состоянии почти отличном, широкая и хорошо профилированная; по обеим сторонам дороги тайга расчищена на 6 *м*. Примерно в 15 *км* от Уайтхорса расположен военный контрольный пункт, останавливающий машины и проверяющий пассажиров по их документам и внешним осмотром. Вдоль дороги проложен 4-дюймовый нефтепровод, по которому перекачивалась нефть из Норман-Уэллса в Уайтхорс, подведенный к дороге с восточной стороны, недалеко от озера Теслин. Питание можно было приобрести на станциях технического обслуживания, расположенных через примерно равные интервалы.

На рассвете следующего дня автобус приближался к океанскому водоразделу, проходящему через перевал, на котором сближаются верховья рек Теслин и Лаярд. Здесь дорога достигает отметки 1150 *м*. Дорога пролегает по всхолмленной платообразной местности с округлыми вершинами, возвышающимися на 1500—1800 *м*. Примерно в 1,5 *км* к югу от высшей точки перевала, на склонах самой высокой вершины видно несколько цирков. Вертикальная граница распространения леса пролегает здесь приблизительно на высоте 1500 *м*, а на уровне 900 *м*, — на котором дорога пролегает здесь на большом протяжении, — густо растут ель и тополь со стволами около 18 *см* в диаметре. В долине р. Лаярд

[1] На самом деле дорога была построена в порядке осуществления далеко идущих агрессивных целей империализма США. — *Прим. ред.*

диаметры стволов у некоторых елей увеличиваются до 46 *см*. У озера Уотсон (Лауэр-Пост) заметна большая примесь сосны.

Здесь дорога пересекает «Траншею» Скалистых гор. В пункте Хайленд-Ривер при магазине компании Гудсонова залива в 1944 г. обосновался единственный «поселенец». Дорога идет довольно близко к р. Лаярд по ее северному берегу, вплоть до горячих ключей. Большинство пассажиров автобусов купается в их поостывшей горячей воде, которая при выходе из-под земли находится в состоянии, близком к кипятку. Поворачивая на юг, дорога пересекает большую р. Лаярд и входит в гористую местность, окружающую озеро Мунчо, расположенное на высоте около 900 *м* над уровнем моря.

Севернее озера Мунчо возвышается до 2500 *м* гора, напоминающая Маттерхорн; на большом протяжении дорога окаймлена пирамидальными горами. При подходе к р. Рейсинг дорога пролегает по определенно выраженному каньону. После этого следует подъем на высшую отметку дороги (1280 *м*), затем спуск к Форт-Нелсону. На речке Стимбот-Крик (Пароходной) стоит небольшая лесопилка; ель и черный тополь здесь достигают гораздо больших размеров, нежели севернее.

Форт-Нелсон стоит значительно в стороне от прямой линии, ведущей на Доусон-Крик, и от Форт-Нелсона дорога сворачивает на юг. Через 80 *км* следует еще один подъем на плато высотой в 1200 *м*, представляющий собой останец главного массива Скалистых гор. Примерно на протяжении 80 *км* дорога пролегает на этом высоком уровне, после чего, на рассвете второго дня путешествия, автобус спускается на равнины у Форт-Сент-Джона. Около 8 *км* от этого городка начинают попадаться первые фермы за весь путь в 1450 *км* [1].

---

[1] Приводимые Тэйлором сведения об Аляскинской автодороге («Алькан»), имеющей общее протяжение 2450 *км* от Фербенкса на Аляске и до Доусон-Крика в Британской Колумбии в большей своей части не устарели и на сегодняшний день. Это ни в коем случае не «автострада» (дорога 1-го класса), а военная автодорога, имеющая на разных участках разные классы (по нашим нормам — от 2-го до 5-го). Аляскинская автодорога не была в существенной мере использована во второй мировой войне, так как шумиха насчет «обороны Аляски от японцев» лишь прикрывала агрессивные планы империализма США, которые ему помешали осуществить победы вооруженных сил СССР в Европе и на Дальнем Востоке. В 1949 г. перевозки по этой дороге составляли всего $1/40$ часть ее расчетной провозоспособности — по ней перевозилось в месяц всего около 1000 *т* грузов, в подавляющей части военных. Дорога проходит только через военные авиабазы и мирно-хозяйственной деятельности в ее полосе не было, нет и не предвидится. См. также стр. 73. — *Прим. ред.*

ТУНДРОВЫЕ ЗЕМЛИ

КИВАТИН И ПРИЛЕГАЮЩИЕ ТУНДРЫ

Эта часть Канады не пригодна для густого заселения, за исключением, возможно, некоторых ареалов с полезными ископаемыми, которые, впрочем, еще нужно разведать. Область лежит между широким поясом хвойных лесов и огромным ледяным щитом Гренландии. Область следовало бы разделить на две части: на материковую тундру и Арктический архипелаг. Первая включает округ Киватин, расположенный к востоку от больших озер — Большого Медвежьего и Большого Невольничьего, а также северную часть провинции Квебек, расположенную к западу от залива Унгава; эту часть можно так и называть «Унгава».

Тундровый порт Туктояктук

Перегрузка с речного транспорта на морской в дельте р. Маккензи ставит некоторые интересные проблемы. Во многих местах на р. Маккензи не могут ходить пароходы, рассчитанные на глубины более 1,2 *м*, а поэтому пароходы здесь плоскодонные и имеют движители в виде кормового колеса. На взморье такие пароходы, будучи трехпалубными, попадают в полную зависимость от ветров и будут дрейфовать на мель, если только не будет полного штиля при пересечении ими любого открытого водоема. Океанские шхуны и другие малые суда, разумеется, имеют более глубокую осадку, а стало быть, не могут подниматься сколько-нибудь далеко вверх по Маккензи. Вследствие этого понадобился другой перегрузочный порт (вдобавок к речному порту Аклавику); теперь для этой цели избран Туктояктук.

Пароход «Дистрибютор», на борту которого находился автор, отошел от Аклавика около полуночи и после плавания по извилистому фарватеру поперечных проток и более широкой главной Восточной протоки остановился напротив Оленеводческой Станции около 4 час. утра. На холмистой местности, прилегающей к Станции, пасется стадо примерно в 5 тыс. голов оленей, которое было пригнано с Аляски, причем перегон занял около 5 лет и был завершен в марте 1935 г. Олени пасутся в тундре: на острове Ричардс в устье Маккензи летом и в открытой материковой тундре осенью и зимой. Эскимосская молодежь обучается уходу за оленями.

Оленеводческая Станция (Рейндир-Депот) расположена под расщелиной холмистой гряды Карибу, вызвышающейся приблизительно на 150 *м* над дельтой. Вершины холмов обнажены, но лощины довольно густо поросли ельником. Станция состоит из 10—12 домов, включая несколько двухэтажных; дома окрашены. Вокруг поселка оставлено много деревьев, и он представляется более подходящим местом для «столицы» дельты, нежели Аклавик. Эта местность входит в обширный охотничий заказник, и капитаны пароходов должны получать особое разрешение для следования далее вниз по Маккензи.

Километрах в 15 севернее Оленеводческой Станции местность сильно меняется. Еловый лес кончается довольно резко в том месте, где показывается остров Ричардс. Однако низменные топкие острова протоки нередко оказываются поросшими низкорослым ивняком, пушицей и тому подобной растительностью; широкие илистые отмели их берегов показывают, что часть суши образовалась лишь недавно.

Вдоль побережья океана восточнее острова Ричардс много сопок высотой около 30 *м*. Эскимосы называют их «Пингос», происхождение их еще недостаточно изучено[1]. В Киттигазуите речные пароходы отстаиваются в ожидании полного штиля, прежде чем пуститься в плавание на 30 *км* по открытому океану, чтобы дойти до порта Туктояктук (называемого в просторечии «Туктук» и даже «Тук») и там укрыться.

Местность в северной части дельты, начиная от острова Ричардс и далее к востоку, сильно отличается от обычного вида дельты, который можно наблюдать южнее. Вместо разветвленной сети проток с низменными плоскими и топкими берегами, здесь перед нами несколько всхолмленная местность, иногда возвышающаяся до 15 *м* и более в виде пологих гряд и отдельных холмов. Вся местность, простирающаяся в глубь материка от Туктука, испещрена небольшими озерами до такой степени, что на протяжении 50 *км* встречается полтора десятка круглых озерков по 1,5—3 *км* в поперечнике. На острове Ричардс местность имеет тот же вид и, без сомнения, является результатом отложения ледниковой валунной глины и т. п., а настоящие дельтовые отложения находятся большей частью западнее острова Ричардс. Эта волнистая и озерная местность хорошо подходит для оленьих пастбищ.

Туктояктук официально именуется «Порт-Брабант», однако автор никогда не слыхал, чтобы кто-нибудь употреблял там последнее наименование. Порт открыт всего несколько лет назад,

[1] «Пингосы» — это гидролакколиты, называемые в Якутии «булгунняхи». Происхождение гидролакколитов связано с напором подмерзлотных или надмерзлотных вод, вызывающим образование подпочвенных наледей и вспучивание почвенного слоя. — *Прим. ред.*

и пароход «Дистрибютор» в 1944 г. заходил туда всего во второй раз за все свои рейсы. Море у Туктояктука затопило много небольших впадин, оставив сильно изрезанное побережье. Единственным прикрытием от ветров для гавани этого порта служит редкая гряда холмиков, сложенных ледниковыми отложениями, образовавшими несколько островков и мысов.

Длинный узкий мыс тянется почти прямо на север, примерно на 1,5 *км*, отгораживая на восток от себя удлиненную бухту, сходных с мысом очертаний, лежащую между мысом и островом, характерно всхолмленными. В узком входе в гавань глубины достигают 12 футов, увеличиваясь до 20 футов южнее. Туктояктук состоит из двух поселков, так как небольшие судоремонтные мастерские расположены примерно в 3 *км* к юго-востоку от основного поселка; у мастерских видно несколько морских пароходиков, вытащенных на берег в ожидании ремонта. У мастерских есть ручеек, воду из которого жителям того поселка, что у входа в гавань, приходится возить к себе на катере. Несомненно, это обстоятельство неблагоприятно отзовется на развитии Туктояктука.

Здесь весьма заметна волновая эрозия, проявляющаяся западнее входа в виде гравийных кос, а также в той замысловатой форме ноги, которую имеет полуостров. Более того, открытый западный берег представляет собой длинный крутой обрыв высотой в 5—6 *м*, образовавшийся в результате разрушительной работы штормовых волн.

Вся земля покрыта скудной тундровой растительностью, среди которой очень мало мхов и ягелей. В лощинах обилен ивняк высотой до 1 *м*. Обычно встречаются также карликовые березки высотой до 15 *см*. Много больших лужаек цветущего люпина и других цветковых растений. На конце мыса, близ его «пятки», есть отложения молодого торфа толщиной около 10 *см*.

Новый магазин компании Гудсонова залива расположен в хорошем здании, как обычно, с жилым помещением внутри и с несколькими сараями вокруг. Заведующий живет здесь с женой и дочерью. Кроме них да еще двух католических священников, здесь нет белых жителей. В одном здании католической миссии размещены все ее помещения, включая церковь.

В Туктояктуке живет более 10 эскимосских семей: некоторые в хижинах при миссии, а другие — метрах в 800 южнее, причем часть из них — в палатках. На берег маленькой бухты вытащено несколько мелких парусных судов с маломощными моторами. Эти суда принадлежат эскимосам, промышляющим белух, тюленей и рыбу в открытом океане. Летом здесь, конечно, нет ни клочка снега, но далеко на севере заметно сияние, отраженное от паковых льдов и указывающее на то, что замерзшее море находится приблизительно в 50 *км* отсюда.

Вдобавок к эскимосским хижинам (некоторые из них разделены на комнатки) есть несколько палаток, особенно у «носка» и у «пятки» мыса. У палаток привязаны ездовые собаки и лежат высокие нарты. Видно много козел с жердями для вяления рыбы или мяса белух. Шкуры последних распялены на земле для просушки.

Вряд ли здесь (69°27′ с. ш.) удадутся попытки огородничества на 30-сантиметровом слое талой почвы, покоящемся на вечной мерзлоте.

Округ Киватин [1]

Тундровые земли, лежащие к востоку от бассейна Маккензи, зовутся в этих местах «Бесплодными землями» или «Арктическими прериями». Считают, что они занимают площадь около 650 тыс. кв. *км*; если не считать кое-какого пушного звероловства и охоты на диких северных оленей-карибу, эти земли не обнаружили до сих пор сколько-нибудь значительной экономической ценности.

По мере продвижения в глубь материка от Гудсонова залива наблюдается постепенный переход от прибрежной равнины, недавно поднявшейся из моря, ко внутреннему плато, через которое проложил себе путь ледниковый щит, сгладивший поверхность и снесший более мягкие выступы. Речные долины почти не развивались, но сток происходит во впадины, занятые озерами, свергаясь туда бурными потоками. Ровный покров ледниковых отложений местами прорван скалистыми островками, а также холмами ледникового происхождения, моренами, озами и друмлинами. Плато, на котором находятся более крупные озера, возвышается приблизительно на 400 *м* над уровнем моря.

Дж. В. Тиррел показал, что из центра, расположенного близ озера Дюбонт, распространялась во все стороны местная ледниковая шапка. Направления озер и рек, видимо, не испытали на себе значительного влияния двигавшихся ледников, за исключением, пожалуй, верховьев р. Дюбонт. Слагающие Канадский щит породы принадлежат большей частью к серым гранитам и гнейсам. Однако местность между озером Малюз и заливом Честерфилд частично сложена лавами и кварцитами. В последних породах, лежащих вдоль побережья, разрабатывались ценные золотые месторождения близ Тавани, а севернее залива Ренкина были найдены медные руды. В глубине материка местами много песчаника, который разрушается, давая много песка; песок размывается рекою Телон и частично занес озеро Абердин. Бланше считает реки Дюбонт и Казан скорее цепями озер

---

[1] Многие из приводимых ниже сведений заимствованы автором из работы Blanchet, G. H., Keewatin and North-Eastern Mackenzie, Ottawa, 1930.

(очень неправильных очертаний), потоки между которыми с шумом низвергаются через скалистые преграды. Морские суда могут подниматься вверх по заливу Честерфилд и по продолжающему его озеру Бейкер на 320 *км.* Однако влияние приливов достигает лишь восточной оконечности озера Бейкер. Севернее Честерфилда местность достигает высот до 300 *м,* становится скалистой и пересеченной. Бо́льшая часть северного побережья между р. Бек и заливом Батерст чрезвычайно неровная и возвышается местами до 450 *м.*

На большей части внутреннего Киватина почвы на возвышенных местах скудны и содержат много валунов. В то же время на низменных местах, где имел место флювиогляциальный отбор, почвы тоньше и более плодородны. Растения несут созревшие семена всю зиму и роняют их в начале лета на сырую, оттаявшую почву, прогреваемую почти круглосуточным солнечным светом. Тогда общий оттенок местности в несколько дней меняется с бурого на зеленый, но уже в начале августа летняя зелень снова сменяется на бурый цвет увядшей растительности (Бланше).

Хотя на открытых равнинах и встречаются некоторые стойкие виды растительности, однако эта территория не имеет никакой ценности для посевов. Зерновые здесь не вызревают, а овощи можно выращивать лишь при очень благоприятных обстоятельствах. В прежние времена здесь паслось множество овцебыков и, несомненно, доселе в этих тундрах пасутся обширные стада диких северных оленей — карибу. Можно логически предположить, что в будущем здесь будет иметь место значительное развитие оленеводства, но нужно иметь в виду, что этот вид скотоводства мало содействует увеличению плотности населения.

Западное побережье Гудсонова залива трудно с достаточной точностью нанести на карту из-за крайней мелководности прибрежных вод и наличия тяжелых льдов, скопляющихся на мелководье. Например, залив Ренкина был показан на старых картах вдающимся в сушу на 100 *км,* а в действительности его протяжение всего около 30 *км.* Встречаются длинные, узкие и извилистые острова и мысы, которые, вероятно, являются гравийно-песчаными грядами (озами), отложенными под ледниковым щитом. Хорошие гавани здесь редки, а вполне укрытых почти нет. Фактория Честерфилд стоит на берегу широкой бухты, совершенно открытой для бурь с востока. Остров Марбл (сложенный рыхлым кварцитом) обеспечивает отличное укрытие, но окружен опасными рифами. Мыс Терм в прежнее время часто использовался китобоями для зимовки. Тавани имеет хорошо укрытую гавань с глубоководным входом. Остров Сентри на траверсе мыса Эскимо представляет собой гравийно-песчаную гря-

ду, и в настоящее время пароходы становятся на якорь на рейде, так что грузы перебрасываются лихтерами. В Фуллертоне хорошая гавань, но с трудными подходами.

Климат этой области Канады можно уяснить из нижеследующей таблицы, в которой среднемесячные температуры (в градусах Цельсия) Честерфилда сопоставлены с таковыми в Форт-Симпсоне, расположенном на той же широте.

Месяцы	I	II	III	IV	V	VI
Честерфилд	—32,8	—32,2	—27,2	—17,2	—6,1	+2,8
Форт-Симпсон	—27,2	—23,3	—18,9	—6,1	+4,4	+11,1

	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Среднегодовая
Честерфилд	+8,9	+7,8	+3,3	—4,4	—17,8	—27,2	—12,6
Форт-Симпсон	+15,5	+13,3	+7,8	0	—14,3	—23,3	—5

Таблица явно показывает большое преимущество «континентального» климата по сравнению с «морским» в условиях высоких широт. В Честерфилде деревья совершенно не растут, в то время как Симпсон стоит в 950 *км* южнее пределов произрастания леса. Осадки вдоль побережья Гудсонова залива низки, доходя до 270—300 *мм* в год на севере; в Черчилле выпадает 430 *мм* осадков. Осадки довольно хорошо распределяются с июня по сентябрь, причем максимум приходится на август, как это обычно для стран со снежным покровом.

Бланше дает следующее общее описание климатических условий: выдающейся чертой является долгая мягкая весна со значительной облачностью; лето короткое, с быстрой вегетацией и прекрасной погодой, осень долгая и мягкая, сначала туманная, а затем ясная и холодная; зима холодная и ясная, с отдельными налетами пурги. До конца декабря санного пути не устанавливается. К концу апреля солнечное излучение становится достаточным для того, чтобы сгонять снега, и 24 мая можно считать последним днем сухопутного санного пути у мыса Эскимо. Озеро Бейкер свободно ото льдов и допускает навигацию примерно до середины октября. Морской лед в бухтах к концу ноября достигает толщины 45 *см,* а к концу апреля — 170 *см.*

Остров Саутгемптон и область Унгава[1]

Хотя материковая Арктика Северного Квебека, ранее выделенная в округ Унгава, находится в ведении провинциальных властей, ее эскимосское население подчинено администрации Северо-западных территорий.

Остров Саутгемптон имеет в поперечнике около 300 *км*. Характер местности на острове двоякий. Бо́льшая его часть, исключая северо-восточное побережье, низменная, плоская и покоится на известковой породе. Главной чертой его рельефа являются пологие террасы со следами прежних береговых линий. Однако вдоль северо-восточного побережья тянется довольно неровная гряда холмов докембрийского происхождения, возвышающаяся примерно на 300 *м* над юго-восточными равнинами. По Т. Х. Меннингу, который недавно написал обзор этого острова, его низменная часть расчленена на многочисленные плато, покрытые одно- двухметровым слоем обломков известняка, образовавшимся вследствие растрескивания от морозов основной породы. Самые высокие вершины на северо-восточном побережье достигают 530 *м*, а само побережье местами круто обрывается в море, причем высота обрывов достигает 300 *м*. В этой части острова есть множество коротких речек с каньонообразными долинами; в устье р. Боас прилив заливает сушу на 5—6,5 *км*, оставляя грязь по колено. Эта река извивается в лабиринте озер и в устье имеет ширину около 1,5 *км*, но очень мелка во всякое время года, кроме весеннего половодья.

Меннинг сообщает, что на острове живет около 120 эскимосов, расселившихся мелкими группами вдоль южного побережья. В Корал-Харборе есть магазин компании Гудсонова залива[2], и теперь в его окрестностях живет подавляющая часть эскимосов. Можно предполагать, что эти крайние ответвления эскимосских поселений сохранили пережитки очень древних культур, и в самом деле, некоторые из собранных здесь предметов, повидимому, принадлежащих к древней культуре Туле, были в употреблении на острове Саутгемптон в прошлом веке.

Повидимому, на острове дикие северные олени — карибу — почти истреблены. Главным предметом торговли туземцев является песцовая пушнина. В прибрежных водах очень много тюленей, но, вероятно, наиболее интересным из млекопитающих является здесь морж. Меннинг наблюдал в августе 1936 г. на острове Моржовом (Вальрус) южнее о. Саутгемптон, лежбище больно-

---

[1] Бо́льшая часть этого раздела написана на основании работы Robinson, J. L., Eastern Arctic, Ottawa, 1944.

[2] Главный объект Корал-Харбора — большой аэропорт военной авиатрассы между США и Англией, построенный в годы второй мировой войны. — *Прим. ред.*

го стада (до 2 тыс.) этих крупных животных. Часто в сети попадаются белухи, которые ценятся за их жир. Крупные китообразные здесь редки и еще реже служат добычей. Нарвалов видят здесь нечасто, хотя в 1937 г. близ Корал-Харбора были убиты двое животных этой породы.

Округ Унгава в Квебеке имеет эскимосское население 1965 человек, причем все оно расселено у побережья, а внутренние тундры почти необитаемы, разве что во время промысла песца. Робинсон описывает эти тундры как неровные плато с низкими скалистыми холмами докембрийского происхождения, испещренные бесчисленными озерами, со стоком через многочисленные речки. Как правило, плато резко обрываются с высоты 300—600 *м* в Гудсонов залив, а северо-восточный склон к заливу Унгава постепенный. Таким образом, получается подковообразная возвышенность вокруг этого залива. За исключением путей по немногим значительным рекам, о внутренней части области известно очень мало. Вдоль побережья есть несколько факторий: Порт-Харрисон, Повунгнитук, Кэйп-Смит, Вольстенхольм, Суглук, Кэйп-Хопс-Эдвенс и Пэйн-Бей. Форт-Шимо, расположенный в верхней части залива Унгава на краю тундры, является, повидимому, наиболее значительным пунктом. От мыса Смит в глубь материка тянется древний диоритовый пояс, в котором обнаружены следы никеля, меди и золота, которые до сих пор не затронуты разработкой. В Шимо есть 16 строений, принадлежащих компании Гудсонова залива, а также англиканская миссия и полицейский отряд [1]. С ним соперничает только Порт-Харрисон, где есть 21 здание, включая радио- и метеостанции, две торговые компании и англиканскую миссию, обслуживаемые десятком белых служащих, которых там вдвое меньше, чем в Форт-Шимо. Порт-Харрисон служит торговым центром для четырех сотен эскимосского населения, что несколько превышает численность тех эскимосов, которые торгуют с Форт-Шимо.

Гудсонов пролив и Гудсонов залив

Прежде чем достичь Гудсонова залива, океанские течения идут на юг Фоксова бассейна и на запад вдоль побережья о. Баффина. Они сливаются у о. Саутгемптон и направляются на юг вдоль западного побережья Гудсонова залива, поворачивая у его южной оконечности на север вдоль побережья провинции Квебек. Это течение, повидимому, идет на восток вдоль северного побережья Унгавы мимо Порт-Баруэлла, а затем вливается в мощное Лабрадорское холодное течение, идущее на юг.

В Гудсоновом проливе наблюдаются довольно высокие приливы вследствие того, что пролив имеет очертания раструба.

[1] Автор «забыл» упомянуть, что в Форт-Шимо есть еще крупный аэропорт и военно-учебная база. — *Прим. ред.*

В заливе Унгава приливы временами достигают 11,5 *м*, что создает много затруднений для ходящих в этих водах небольших судов. Ввиду отсутствия причалов, разгрузка судов производится с помощью лихтеров. В Гудсоновом заливе приливы не такие высокие, и в Черчилле доходят до 3,5 *м*. В Порт-Харрисоне приливы еще ниже — всего 1—1,2 *м*.

Климатические условия на восточном побережье огромного залива в основном те же, что и на западном. Лето на западе чуть теплее, а зима чуть холоднее, т. е. климат там более континентальный, чем на восточном побережье, как и следует ожидать. Таким образом, в Порт-Харрисоне бывает в среднем всего 44 безморозных дня, а в заливе Честерфилд на западном побережье бывает 67 безморозных дней. Восточное побережье более дождливо и снежно, чем западное, что частично является следствием его большей высоты.

Зимой над заливом ветры имеют обычно западное или северо-западное направление, а летом, вследствие преобладания низкого давления[1], — южное, так что ветры изменчивы и обычно не столь сильны. Однако и зимой затишья не являются необычными из-за стремления плотного и холодного полярного воздуха к оседанию над данной областью. В общем, все климатические факторы в совокупности направлены на перенос арктических условий далеко на юг — до 57° с. ш. на восточном побережье, то есть на 1100 *км* южнее Полярного круга. А это означает малые шансы на земледелие в этой части Канады.

Судоходство в этих морях, конечно, в значительной мере зависит от льдов. В одни годы Баффинов залив бывает свободным ото льдов в августе и в сентябре, а в другие годы противоположное действие ветров блокирует льдами северную часть залива круглый год. Приведем отрывок из упомянутой работы Робинсона:

«В Гудсоновых заливе и проливе береговой припай нарастает на 8—11 *км*, начиная устанавливаться в конце октября. Лед в гаванях зимой достигает толщины около 1,5 *м*. Даже средняя часть залива замерзает зимой, причем возможны разводья между береговым припаем и льдом открытого залива. В конце июня морской лед начинает ломаться и вступать в общий дрейф по течениям Северной Атлантики; в течение большей части июля Гудсонов пролив остается недоступным для судоходства. Путь в залив обычно открыт в течение августа, сентября и большей части октября, после чего снова начинает образовываться морской лед, и Восточная Арктика закрывается для судоходства на последующие девять месяцев».

---

[1] Имеется в виду летний наплыв зоны низкого давления на Лабрадор и Гудсонов залив со стороны Атлантики. — *Прим. ред.*

АРКТИЧЕСКИЙ АРХИПЕЛАГ

Арктический архипелаг представляет собой ряд больших островов, расположенных на материковой отмели Северного Ледовитого океана. Эти острова относятся к крупнейшим в мире островам, хотя имеют ничтожное значение в мировом хозяйстве. Нижеследующий перечень заимствован из одного отчета министерства внутренних дел, из которого почерпнуто большинство данных, приведенных в настоящем разделе [1].

Остров	Площадь, кв. км	Население	
		белых	эскимосов
Баффина	581 000	49	1597
Виктории	214 000	—	—
Эллсмира	202 000	2	8
Бенкса	70 000	—	—
Девон	55 000	3	8
Саутгемптон	45 500	7	143
Мелвилла	43 400	—	—
Принца Уэльского	37 600	—	—
Акселя Хейберга	35 600	—	—
Сомерсет	25 600	—	24
Принца Патрика	18 000	—	—
Бордена	10 800	—	—
Острова Гудсонова залива	–	10	422
Полуостров Мелвилла	—	4	234

Как указывает Мекинг в лучшей работе, написанной по этой области [2], глубокая широтная борозда разделяет архипелаг на две части. Она идет к заливу Мелвилла и называется заливом Ланкастер на востоке и проливом Мак-Клюра на западе. Непосредственно к северу от этой борозды расположены острова Девон, Корнуоллис, Батерст и Мелвилла. Севернее этого ряда островов расположена другая параллельная борозда, идущая к западу от залива Джонса. Она отделяет большой о. Эллсмира и несколько меньших островов Свердрупа от остальных. Южнее Ланкастерской борозды расположены острова Баффина, Сомерсет, Принца Уэльского, Виктории и Бенкса. К юго-западу

[1] Canada's Eastern Arctic, Ottawa, 1935. — *Прим. автора.*

От редакции. — Канадские авиационные экспедиции 1946—1948 гг. внесли много поправок в карту Арктического архипелага: северо-восточный мыс о. Виктории оказался островом, уточнены контуры о. Бенкса, о. Борден состоит из Северного и Южного островов, о. Батерст есть архипелаг. В бассейне Фокса открыты два острова, причем большой, Принца Чарлза, имеет размеры 120—136 *км.*

[2] Nordenskjold and Mecking, Geography of the Polar Regions, N. Y., 1928. — *Прим. автора.*

от полуострова Бутия расположен о. Короля Уильяма, на котором терпела бедствие экспедиция Франклина в 1848 г.

Острова Эллсмира, Баффина и Девон

Остров Эллсмира находится в 7 градусах от Северного полюса и имеет в длину 780 *км*. Он показывает больше разнообразия в строении, чем более южные острова, поскольку подвергся девонской складчатости, которая прослежена на восток до Скандинавии. В средней части этого большого острова есть также дайки и холмики, сложенные изверженными породами. Однако здесь сохраняется общий платообразный характер архипелага. На севере складчатые горы местами возвышаются более чем на 3,5 тыс. *м*, но ледниковая шапка, покрывающая бо́льшую часть острова, на юге возвышается только до половины указанной высоты. Три широтные борозды разбивают продолговатый остров на четыре различные части, причем каждая из борозд оканчивается фьордом или заливом. На острове два поселения — одно из них на полуострове Баш, примерно на полпути вдоль восточного побережья, на берегу пролива Смита; другое поселение—Крэг-Харбор—на юго-восточной оконечности острова; там есть полицейский пост, закрытый на полуострове Баш[1].

Климат здесь полярный. Средняя температура самого теплого месяца около +3° Ц, а самого холодного —39° Ц. Конечно, зимой здесь теплее, чем, например, во многих местах Сибири, как-то в Якутске (—43°Ц) или Верхоянске (—50,5°Ц), однако здесь холоднее, чем на материковых станциях Канады, как-то в Честерфилд-Инлете (—29°Ц). Заслуживает особого внимания здешняя высокоширотная флора. На севере о. Эллсмира большие пространства покрыты травой, служащей пастбищами для крупных травоядных — овцебыков. Камнеломка и маки образуют подлинные ковры из цветов. Однако на плато не растет ничего, кроме оленьих мхов. Летом остров посещают карибу, а песцы, волки и зайцы в обилии встречаются в облюбованных местах.

Остров Баффина является крупнейшим в Арктическом архипелаге. Его южное побережье имеет протяжение около 650 *км*, изрезано многими бухтами и заливами. Берега преимущественно обрывистые; с юго-востока хорошо виден ледник Гриннела. Он покрывает значительную часть узкого мыса, лежащего между Гудсоновым проливом и бухтой Фробишера. На самом деле «ледник» этот является реликтом ранее обширной ледниковой шапки. Он имеет в длину около 130 *км* и, вероятно, 30 *км* в ширину. Залив Фробишера посетили мореплаватели времен королевы Елизаветы еще в 1576 г., а в 1615—1616 гг. Баффин обследовал побережья земли, названной его именем. Залив Камбер-

[1] С 1948 г. на западном побережье (пролив Эврика) расположена радио-метеостанция (79°59′ с. ш.). — *Прим. ред.*

ленд представляет собой длинный вырез в северной части залива Фробишера — 225 *км* в длину и 65 *км* в ширину. Он имеет многочисленные фьорды, в одном из которых расположен Пангниртунг, где есть госпиталь и полицейский пост.

Остров Баффина, как и большинство островов, состоит из ряда плато и низменностей, причем на последних есть несколько больших озер, как-то: Нетиллинг и Амаджуак, которые имеют 60—70 *км* в поперечнике. Прибрежная местность на юге острова постепенно повышается с 300 *м* у берега до более высоких внутренних плато. На восточном побережье к северу от залива Камберленд плато, видимо, имеют в высоту около 1,5 тыс. *м*, а в отдельных местах на 300 *м* выше. Северное побережье крайне пересеченное, оно повышается по направлению в глубь острова до средней высоты около 600 *м*. Западное побережье, выходящее на пролив Фокса, большей частью низменное. Северо-западная часть острова, образованная пересеченными холмистыми равнинами, облюбована карибу как пастбища.

Пангниртунг основан компанией Гудсонова залива в 1921 г. как база для заготовок песцовой пушнины, промышляемой эскимосами залива Камберленд. В 1923 г. здесь был учрежден полицейский пост, а в 1925 г. сюда была перенесена китобойная база. В 1926 г. в поселке появились церковная миссия и госпиталь. Этот порт хорошо доступен с юга и связан с Канадой ежегодным сентябрьским рейсом правительственного судна «Наскопи». В 1941 г. здесь было 16 деревянных строений, к которым летом прибавлялись эскимосские палатки на песчаном берегу. В последние годы здесь проживало 15 европейцев, включая 6 женщин и 3 детей, так что это был самый значительный поселок на Арктическом архипелаге.

Вдобавок к Пангниртунгу, на о. Баффина есть еще фактории. Из них главной является Понд-Инлет на северной оконечности, где имеются разрабатываемые залежи бурых углей (лигнитов третичного периода). Лейк-Харбор, расположенная на полпути вдоль южного побережья, пожалуй, почти так же значительна, как Пангниртунг. Во всех этих пунктах есть посты канадской конной полиции. Вдобавок есть менее значительные торгово-промысловые точки на островах: Клайд между Пангниртунгом и Гонд-Индетом, Блекхед-Айленд, напротив Пангниртунга и Кейп-Дорсет, на юго-западной оконечности большого острова. На о. Резолюшен при входе в Гудсонов пролив есть радиостанция, а в результате развития авиации в ходе второй мировой войны появились и различные другие сооружения, места расположения которых до сих пор не опубликованы [1].

[1] В 1945 г. уже было официально объявлено о наличии аэропорта Фробишер в заливе того же названия (см. «Canada Year Book, 1945», pp. 709—711). — *Прим. ред.*

Поскольку на острове есть несколько крупнейших эскимосских общин, здесь уместно привести некоторые этнологические замечания Д. Дженнеса. Он придерживается того мнения, что доисторическая группа эскимосов обитала вокруг Берингова пролива в первые века нашей эры, причем ее культура, видимо, не была превзойдена ни одной из последующих. Эта группа эскимосов, разбившись на три, распространилась по Северной Америке. Одна распространилась с Северной Аляски до Гудсонова пролива, а другая — с о. Эллсмира до Ньюфаундленда. Третья же группа, видимо, обитала на равнинах северной Канады, не проживая на побережьях, не в пример всем современным эскимосам. Дженнес полагает, что эскимосы не являются чистой, не смешанной с другими расой и что некоторые их группы можно лишь с трудом отличить от индейцев племен чипева и кри, обитающих в таежной внутренней части страны.

В наше время эскимосы в значительной мере утратили свою старую культуру, восприняв, пожалуй слишком быстро, «цивилизованные» обычаи и пищу. Кожаные лодки-умяки заменены деревянными, часто снабженными двигателями тяжелого топлива. Они промышляют песцов на пушнину посредством огнестрельного оружия, приобретая за пушнину европейское продовольствие в магазинах, а вдобавок в значительных размерах промышляют тюленя, который дает пищу, более подходящую в данных условиях. Их одежда из шкур карибу теперь почти полностью заменена хлопчатобумажной и шерстяной одеждой; их переносные палатки и легко сооружаемые из слежавшегося снега «иглу» обеспечивают более гигиенические условия, нежели деревянные дома, которые многие из них теперь предпочитают.

Торговля и промыслы в Восточно-Американской Арктике до сих пор почти целиком находятся в руках компании Гудсонова залива, корабли которой ходят в Гудсонов залив уже более 260 лет. Из пушнины, добываемой в этой области, наибольшее экономическое значение, превосходящее значение всей остальной пушнины в совокупности, имеет песцовая пушнина. Экспортируется также немного шкур тюленей, белых медведей и шкурок горностая.

В давние времена большое значение имел китобойный промысел, который велся с помощью многочисленных эскимосских промысловых рабочих. Однако и до сих пор в верхней части залива Камберленд, обычно в июле, ведется промысел белухи. Иногда на берегах бывает навалено до 700 этих небольших китообразных (Delphinapterus). Шкуры их экспортируются и идут на качественный кожевенный товар, а туши перерабатываются на салотопенном заводе в Пангниртунге. Моржи в этой части Арктики истреблены, но в прежние времена ими весьма изобиловали залив Камберленд и пролив Фокса. Следует

упомянуть также о графите и слюде, добываемых в небольших количествах на о. Блекхед и близ Лейк-Харбор.

В Гудсоновом проливе севернее преобладает течение, направленное на запад, а южнее — на восток. Вдоль восточного побережья уже описанных больших островов течение направлено с севера на юг, а в проливах Ланкастер и Джонса течения направлены на восток. Как правило, оказывается, что безопасные условия судоходства в Гудсоновых заливе и проливе обеспечены в период с 25 июля по 31 октября. Вывоз зерна из Порт-Черчилля в Европу сильно облегчен сооружением радиостанций вдоль этого пути: в Порт-Черчилле, на о. Ноттингем, в Кейп-Хопс-Эдвенс (Унгава), а также на о. Резолюшен, уже упомянутом.

Между двумя рассматриваемыми большими островами лежит о. Девон, разделяющий проливы Ланкастер и Джонса. Остров имеет протяжение около 400 *км*, бо́льшая доля его внутренней части покрыта обширной ледниковой шапкой. На юго-восточной его оконечности в гавани Дандас имеются фактории и полицейский пост, учрежденные в 1924 г. Побережье там утесистое, причем серые гнейсы покрыты известняковыми шапками, возвышаясь на 300 *м*. В западной части острова большинство пород относится к силлурийским, которые имеют продолжение на соседних островах Корнваллис и Сомерсет. Крайняя северо-западная оконечность о. Девон сложена девонскими породами.

Острова Свердрупа и Парри

В северо-западной части архипелага лежат острова Свердрупа и острова Парри. Большинство из них имеет гораздо меньшие размеры, чем размеры островов, рассмотренных до сих пор, и ни на одном из них нет факторий. Однако, согласно Стинсби, крупные травоядные — овцебыки — предпочитают западные части архипелага его восточным частям и совершают свои миграции на север значительно западнее о. Баффина, на котором они не встречаются.

Острова Свердрупа образуют центр некогда, вероятно, обширной геологической котловины. Они сложены главным образом триасовыми породами, которые не встречаются в Канаде нигде вплоть до Новой Шотландии на востоке и Британской Колумбии на западе. Мекинг утверждает, что этот интересный ряд пород образовывал плато, погруженное на северо-западе. Значительно позднее это плато подверглось разломам и распалось на меньшие блоки, которые испытали различное поднятие. В понижениях мезозойских песчаников встречаются вкрапления третичного песчаника, содержащие прослойки неплотных углей. Вдоль этих разломов наблюдаются широкие излияния ранних третичных лав. Оледенение здесь почти неизвестно, хотя о. Акселя Хейберга возвышается на 450 *м*. Западные острова низменны, имея значи-

тельный травянистый покров, служащий пастбищами для овцебыков и карибу. На самом крупном из островов обнаружено 34 вида цветковых растений.

Остров Мелвилл является крупнейшим из группы Парри; здесь исследователь Парри обнаружил уголь и даже использовал его на своем корабле в 1820 г. Породы каменноугольного периода состоят из толстослойных белых и желтых песчаников со вкраплениями угля (Мекинг). Острова состоят из плато, обычно высотой в 300 *м,* часто с крутыми откосами. На о. Мелвилл обнаружено около 60 видов цветковых растений, и этот остров часто посещается всеми видами арктических наземных животных[1].

Острова Принца Уэльского и Сомерсет имеют небольшое значение. На восточном краю о. Сомерсет местами встречаются утесы, сложенные силурийскими породами и возвышающиеся на 300 *м,* а внутренняя его часть имеет обычный характер плато.

Острова Виктории и Бенкса

Теперь опишем вкратце два больших острова, лежащих на юго-западе архипелага. Эти острова, конечно, гораздо более удалены от обычных торговых путей, чем острова Баффина и Эллсмира, и главным образом по этой причине до сих пор почти не исследованы, кроме как по их южным побережьям. Летние температуры там, вероятно, значительно выше, чем на о. Баффина, так как в атласе Брукса и Коннора июльская изотерма +6,1°Ц проходит через северные части западных островов, в то время как на о. Баффина гораздо холоднее. Однако зимой на юге о. Баффина теплее (—26,1°Ц), чем на юге о. Виктории (—30°Ц).

Северная часть о. Виктории сложена песчаниками каменноугольного периода, содержащими прослойки угля. На северо-западном побережье есть местность, покрытая третичными отложениями, содержащими следы растений, относящихся, вероятно, к миоцену. Бóльшая часть юго-западной оконечности острова сложена более древними палеозойскими породами — от силурийских до кембрийских. Бóльшая часть этого большого острова, видимо, очень низменна, и холм высотой в 240 *м* представляется весьма внушительным. «Остров показывает крайнюю скудость живой природы, присущую большинству островов, расположенных восточнее, из-за бесплодия силурийского известняка» (Мекинг).

---

[1] Автор не упоминает как раз те из островов групп Свердрупа и Парри, на которых есть арктические станции: о. Эллеф-Рингнес — в бухте Изахсен на северо-западе, о. Принца Патрика — в бухте Мулд на юго-востоке и о. Корнуоллис — в бухте Резолют, где, кроме радио-метеостанции, есть крупный аэропорт. — *Прим. ред.*

СЕЗОННЫЕ ПЕРЕМЕНЫ В БУХТЕ КЕМБРИДЖ (69° С. Ш.) НА ОСТРОВЕ ВИКТОРИИ

Месяц	Климат	Охота и судоходство	Сухопутные путешествия	Условия для работы авиации
Январь	Ветры (питание за счет кладовой)	Редкая охота	Немногие почтовые рейсы	Ясное небо
Февраль	Очень холодно. Сугробы	Начало охоты на тюленя	Эскимосы мигрируют на север	То же
Март	Снежный в конце	Охота на куропаток в ивняке	Песцы бродят и размножаются	Облачность
Апрель	Морозный и снежный	Наибольшие лежбища тюленей на льду	Карибу мигрируют на север к побережьям	То же
Май	Солнечный, редкие оттепели	Охота на снежных овсянок	Эскимосы мигрируют внутрь острова за карибу	
Июнь	Солнечный, позднее—снежный	Охота на канадского гуся	Эскимосы собираются в стойбища для охоты на карибу	Хорошая летная погода
Июль	Ручьи освобождаются ото льда; лосось идет в реки (в конце). Первые цветы	—	Вяление мяса	Открытая вода
Август	Лучший месяц, перепадают дожди	Кончается нерестовый ход лосося. Приход судна из Туктояктука	Обработка шкур карибу	Хорошая летная погода
Сентябрь	В бухтах начинается ледостав	Улетают гуси; навигация кончается в середине месяца; тюлень жирный и не тонет убитый		Нелётная погода
Октябрь	Морозный, бурный	Куропатки летят на юг		То же
Ноябрь	Холодный, ясный	Птицы улетают; охота на песца		» »
Декабрь	Облачный	Охота на песца		Хорошая летная погода

На о. Виктории есть несколько более или менее постоянных факторий, как-то: Кембридж-Бей, Рид-Айленд и Уокер-Бей. Из них первая наиболее значительна, поскольку компания Гудсонова залива содержит ее уже много лет. Заведующий факторией Дж. Е. Голл составил календарь, в котором вкратце изложена жизнь этого крайнего северного поселения (см. стр. 204).

Остров Бенкса — самый западный в архипелаге; он сложен главным образом палеозойскими породами, которые к северу сменяются силурийскими и каменноугольными. Внутренняя часть острова состоит из разнообразных плато: высотой около 300 *м* на севере, а на юге местами до 900 *м*. Травостоя здесь хватает для прокорма карибу и арктических зайцев, но овцебыки истреблены около ста лет назад. Близ Родд-Хед, на северном побережье, попадаются угли; есть также сведения о находке угля в бухте Мерси. На этом острове нет постоянных факторий.

Представляют некоторый интерес сведения об условиях судоходства в этой части Арктики. Плавание во льдах становится возможным в разные сроки, так что иногда пароход может обогнуть мыс Барроу уже 13 июля, а иногда может преодолеть льды не ранее 26 августа. Штормовые ветры с северо-востока очищают от льдов все прибрежные воды Западной Арктики в течение 2—3 дней. С 1925 по 1930 г. судно компании Гудсонова залива могло достигать Кембридж-Бея из Ванкувера, возвращаясь обратно в том же сезоне. Однако в 1931 г. это судно было затерто льдами и затонуло на обратном пути близ мыса Барроу. Залив Коронации свободен от льда с середины июля до начала октября.

Моря, лежащие к северу от материка

Майор Баруош сделал хороший отчет о морских водах, омывающих американский материк с севера на всем протяжении от Аляски до о. Короля Уильяма[1]. Плавания Баруоша имели место в 1925—1930 гг. Его судно отошло от мыса Шингл у устья Маккензи 8 августа и, хотя было много пловучего льда, он не препятствовал движению на восток до о. Бэйли, где расположены полицейский пост и фактория. Однако здесь нет пресной воды, которую привозят в виде льда с материка и запасают на лето. Район фактории изобилует песцом, которого в большом количестве ловят эскимосы. Баруош нашел здесь почти самый край европейской цивилизации: эскимосы здесь еще применяют татуировку губ. До фактории Бернард-Харбор, напротив о. Виктории, он добрался 10 августа; здесь есть полицейский пост, англиканская миссия и магазин. Гавань может принимать суда с осадкой 20 футов и хорошо укрыта. В то время здесь обитало семеро

[1] Burwash, Canada's Western Arctic, Ottawa, 1931.

белых людей и много эскимосов. После этого судно повернуло на юго-восток и пересекло залив Коронации, по берегам которого расположено 4—5 факторий. Полицейский пост стоял в Три-Ривер, там же была фактория компании Гудсонова залива с четырьмя служащими. Хвойный лес подходит здесь довольно близко к берегу, и эскимосы широко используют древесину для изготовления нарт.

Залив Батерст глубок. Он расположен примерно в 150 *км* восточнее залива Коронации. На берегах залива Батерст расположено несколько небольших факторий. Кембридж-Бей был достигнут 16 августа с пересечением пролива Диза. Здесь обычно карибу пересекали о. Виктории, но позднее их миграция здесь прекратилась: эскимосы ушли, и фактория была временно закрыта. К востоку от этого пункта эскимосы почти не затронуты влиянием цивилизации. Гавань достаточно глубоководна для судов с осадкой в 18 футов. Однако местность очень низменна и не обеспечивает укрытия от сильных ветров.

После стоянки, продолжавшейся до 2 сентября, Баруош отплыл к о. Короля Уильяма на небольшой шхуне с газолиновым мотором. В проливе отмечено было течение, направленное на восток со скоростью 2,5 узла. Фактория на о. Короля Уильяма была достигнута 5 сентября. Баруош описывает этот большой остров так: «Почти ничего, кроме безжизненной глины, перемешанной с тусклым раздробленным камнем; местность разнообразят только древние береговые линии с чисто отшлифованным гравием. Грубые травы и многие из наиболее стойких арктических цветов, видимо, держатся здесь, несмотря на крайне ненадежные условия существования». Однако во внутренней части острова растительность более обильна.

Амундсен зимовал здесь в 1904/05 г. в гавани Йоа на юго-восточном побережье. Баруош здесь также зимовал вместе с несколькими эскимосскими семьями. Потомки тех туземцев, которые видели экспедицию Франклина, идущей на юг до самой своей гибели, все покинули остров и откочевали на юг, на материк. Баруош сделал несколько санных рейсов на материк и на стойбища эскимосов-зверобоев на полуострове Бутия. Там он обнаружил общинное жилище длиною в 20 *м*, в котором жили 75 эскимосов. Западное побережье полуострова Бутия оказалось сложенным глиной с немногими выступающими скалами. Однако в 13 *км* от побережья вверх по р. Мерчисон были обнаружены гнейсы докембрийского щита. Летом здесь наблюдается обилие рыбы и карибу, иногда попадаются овцебыки. Отсюда Баруош направился на юго-восток к фактории Рипалс-Бей, расположенной на северо-западном побережье Гудсонова залива.

В заключение этого обзора канадского Арктического архипе-

лага следует упомянуть несколько экспедиций, имевших целью преодолеть Северо-западный проход. Амундсен затратил на это более трех лет (1904—1906), пройдя из Атлантического океана в Тихий. Мак-Клюр, подходивший к проходу со стороны Берингова пролива, зимовавший два года на севере острова Бенкса, хотя и достиг Атлантического океана в 1853 г., но он проделал это на санях и на судне Келлетта, подошедшем к проходу с востока. Шхуна «Сент-Рок» водоизмещением в 80 тонн из флотилии канадской конной полиции недавно дважды прошла Северо-западным проходом — по одному разу в том и в другом направлении.

Шхуна достигла мыса Барроу 23 июля 1940 г., пройдя через Берингов пролив. Пробиваясь через льды в течение 18 суток, она достигла Туктояктука 18 августа. Проводя патрулирование, шхуна зазимовала в бухте Уокера на западном побережье о. Виктории. Заход в Туктояктук был сделан вторично 5 августа следующего года, после чего шхуна прошла на восток до Кембридж-Бея, а позднее (26 августа) она достигла старой зимовки Амундсена в гавани Йоа. Экипаж пережил трудные времена, пробиваясь через льды на север, и был вынужден укрыться в бухте Пазли, у самого Магнитного полюса. Здесь шхуна простояла 11 месяцев, вплоть до августа следующего года. Она прошла проливом Белло 30 августа и достигла Форт-Росса, а затем и залива Понд на о. Баффина.

В обратный путь из Галифакса капитан Ларсен повел шхуну 22 июля. Он вышел из залива Понд 17 августа 1944 г., прошел проливом Ланкастер и достиг о. Бичи 20 августа. Затем он пошел вдоль северного побережья пролива Ланкастер и 26 августа достиг о. Мелвилла у о. Дедли, где в свое время был подобран санной партией Мак-Клюр. Здесь экипаж Ларсена видел остатки продовольственного склада Келлетта (1853 г.). В узкий пролив Принца Уэльского, где Мак-Клюр был затерт в 1851 г., идя с юга, они пришли 3 сентября. Этот узкий пролив оказался свободным от льдов, и 4 сентября они достигли фактории Холмен-Айленд. Таким образом, на преодоление Северо-западного прохода от пролива Ланкастер до открытого Бофортова моря было затрачено 18 дней. После недельной стоянки в Туктояктуке шхуна достигла Ванкувера 16 октября 1944 г.

Северный Магнитный полюс

Место Северного Магнитного полюса было открыто Джемсом Кларком Россом при исследовании полуострова Бутия в 1831 г. Амундсен подтвердил это открытие в 1905 г. Однако последние исследования, повидимому, внесли сомнения в отношении определения этого места и привели к предположению, что существует

несколько магнитных полюсов. Опубликована карта[1], на которой нанесены кривые равной горизонтальной магнитной силы, образующие овалы с центром между островами Сомерсет и Свердруп, что показывает нахождение Магнитного полюса в 650—800 *км* севернее прежнего его положения. Наблюдения с самолета «Арнес», который пролетел над канадским Арктическим архипелагом в мае 1945 г., повидимому, подтверждают эти предположения о смещении Северного Магнитного полюса.

[1] «Geographical Journal», March, 1946, p. 108. — *Прим. автора.*

От редакции. — По данным 1947 г. Северный Магнитный полюс перемещается в некоторых пределах на северо-западной части о. Принца Уэльского.

КАНАДСКАЯ ЗАПАДНАЯ АРКТИКА

Статья Дж. Льюис Робинсона из „Канадского географического журнала", декабрь 1948 г.[1].

Канада обладает обширными арктическими областями, занимающими почти треть площади всей страны. Географическая среда и характер приспособления людей к ней достаточно различаются между собой внутри этих территорий, так что здесь можно выделить три арктические области — Восточную Арктику, Северные арктические острова и Западную Арктику. Восточная Арктика наиболее изучена. Подходы к ней есть со стороны Атлантического океана и Гудсонова залива. Крайние арктические острова, лежащие севернее широких проливов, тянущихся от пролива Ланкастера до пролива Мак-Клюра, явно отграничены от арктических островов, лежащих южнее. Ввиду труднодоступности и безлюдья этих островов их следует считать особой областью. Западная Арктика, будучи слабо связана с двумя другими упомянутыми арктическими областями, редко населена и лишь недавно стала заселяться европейцами.

Западная Арктика состоит из островов, расположенных на юго-западе Арктического архипелага и части материковой северо-западной Канады, лежащей севернее пределов произрастания леса. Сюда входят узкая полоса побережья, расположенная в пределах границы территории Юкон вместе с прибрежным островом Гершель, побережье к востоку от дельты реки Маккензи, входящее в округ Маккензи, и побережье Северо-западных территорий далее к востоку до полуострова Бутия и до меридиана 95° з. д., принадлежащее к округу Киватин. Из островов в Западную Арктику входят острова Бенкса, Виктории, Короля Уильяма и Принца Уэльского.

Область Западной Арктики имеет в общем прямоугольную форму и вся безлесна. В физико-географическом отношении эта территория подобна многим частям более обширной Восточной Арктики, образующей северо-восточную, пятую часть Канады, но отличается от нее по характеру транспортных подходов. Транспортные связи Западной Арктики идут преимущественно в западном и в южном направлениях. В природном отношении Западная Арктика отлична от прилегающих субарктических районов, и прежде всего от лесистой долины Маккензи, тянущейся по Северо-западным территориям от Форт-Смита до Аклавика.

[1] Robinson, J. L., Canada's Western Arctic, «Canadian Geographical Journal», vol. XXXVII, № 6, December, 1948.

В пределах Западной Арктики есть внутренние различия. Северные части островов лишены всякого — коренного или пришлого — населения; материковая Арктика и южные части островов заселены редким, разбросанным населением, состоящим из кочующих эскимосов и немногих европейцев. Эскимосы, населяющие дельту р. Маккензи, сильно отличаются по культуре и орудиям охоты от первобытных туземцев полуострова Бутия и реки Бек.

Транспортные условия также различаются от места к месту. Транспортные проблемы открытого побережья моря Бофорта и залива Амундсена отличны от проблем закрытых заливов Коронации и Королевы Мод или районов к северу от острова Короля Уильяма.

ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ ОБЗОР

Первым из европейцев в Западную Арктику проник Сэмюэл Херн в 1771 г., когда он шел сухим путем из Черчилля (Гудсонов залив) к устью р. Коппермайн. Проводниками ему служили индейцы, которые знали здешние месторождения меди и пользовались ими. До 1821 г. никаких исследований здесь не было, но в этом году Джон Франклин с группой британских морских офицеров спустились через пороги р. Коппермайн и обследовали побережье к востоку от устья реки. Вторая экспедиция Франклина в 1826 г. нанесла на карту западную часть побережья материка между устьями рек Маккензи и Коппермайн. Остальное материковое побережье Западной Арктики было обследовано Томасом Симпсоном в 1838—1839 гг., когда он прошел по нему на восток до залива Чентри.

Острова Западной Арктики были нанесены на карту всего около ста лет назад. Полуострова Короля Уильяма и Бутия были частично нанесены на карту Джемсом Россом в 1831 г. Отдельные участки южных побережий островов Короля Уильяма и Виктории были впервые исследованы Симпсоном на обратном его пути в 1839 г. После 1845 г. толчком к исследованию островов Западной Арктики послужили поиски пропавшей морской экспедиции Джона Франклина. Один из производивших поиски — Джон Рэ, который известен также своими путешествиями в Восточной Канадской Арктике, впервые прошел все южное побережье острова Виктории в 1851 г.

Побережья острова Бенкса и западной части острова Виктории были нанесены на карту экспедицией во главе с Ричардом Коллинсоном в 1850—1854 гг. Коллинсон, командуя британским военным кораблем «Энтерпрайз», исследовал бóльшую часть области к северу и к западу от залива Амундсена и проник до северной оконечности залива Принца Уэльского между островами Виктории и Бенкса. Участник экспедиции Коллинсона — лейте-

нант Мак-Клюр, командуя британским военным кораблем «Инвестигейтор», обогнул западное побережье острова Бенкса, но, в конце концов, после двух зимовок бросил свой корабль, затертый льдами в заливе Милосердия у северного побережья острова Бенкса. Северо-западное побережье острова Виктории было пройдено санными партиями, возглавляемыми Р. Дж. Уайниаттом в 1851 г.

В результате этих экспедиций были установлены очертания главных массивов суши Западной Арктики. Однако еще в течение последующих 50 лет северо-восточное и северо-западное побережья острова Виктории оставались неизвестными; никто их не посещал. В 1905 г. Г. Ханзен из состава экспедиции по исследованию земного магнетизма, возглавляемой Амундсеном, зазимовавшей на острове Короля Уильяма, прошел к северу на санях и обследовал около 300 *км* восточного побережья острова Виктории. И, наконец, зимой 1915 г. северное побережье этого острова было нанесено на карту З. Струкерсоном, участником канадской арктической экспедиции. Но еще многие годы участок северо-восточного побережья протяжением в 150 *км* оставался не известным европейцам. Он был заснят офицерами канадских военно-воздушных сил лишь в 1946 г., причем здесь был обнаружен большой прибрежный остров. Ни один корабль не ходил еще вдоль северного или северо-восточного побережий острова Виктории, и корабль Мак-Клюра был единственным крупным из тех, что прошли вдоль западного и северного побережий острова Бенкса.

Северо-западное побережье острова принца Уэльского было нанесено на карту английскими исследователями Э. Омманни и С. Осборном весной 1851 г. В это же время подчиненная им партия, руководимая У. Брауном, обследовала северо-восточное побережье. Капитан У. Кеннеди, который также принимал участие в поисках Франклина в 1851—1852 гг., был единственным человеком, пересекшим внутреннюю часть острова. Южные берега были в 1869 г. нанесены на карту А. Юнгом — участником экспедиции Мак-Клинтока. За исключением юго-восточного побережья, которое изредка посещали эскимосы в последние годы, остров до недавнего времени оставался непосещаемым и малоизвестным. Его внутренняя часть была описана, а побережья были точнее нанесены на карту только летом 1947 г. объединенной авиационной экспедицией канадских военно-воздушных сил и министерства горной промышленности и природных богатств.

Первыми пришлыми жителями Западной Арктики были китобои, которые начали зимовать на острове Гершеля с 1890 г. В начале текущего столетия они промышляли в море Бофорта, базируясь на остров Бэйли. Некоторые из китобоев завязали

торговлю с эскимосами, надолго опередив всех прочих торговцев в Западной Арктике. Первый торговый пост был зарегистрирован в 1906 г. на о. Виктории, а второй — открылся в 1911 г. в Бернард-Харборе на близлежащем материковом побережье.

Компания Гудсонова залива и независимые торговцы проникали на восток в страну первобытных эскимосов. В 1920 г. в районе залива Коронации было несколько торговых постов. В течение последующего десятилетия торговцы распространили свою деятельность далее в глубинные районы, устанавливая посты вдоль южного побережья залива Королевы Мод и на острове Короля Уильяма. В тот же период (1920—1930 гг.) при большинстве торговых постов были открыты полицейские участки и миссионерские церкви. Это придало поселениям более постоянный характер. Миграция торговых поселений в восточном направлении показывает, как еще недавно существует постоянное соприкосновение между эскимосами и европейцами.

В период 1930—1940 гг. происходило сокращение сети торговых постов. Их оказалось слишком много сравнительно с небольшой численностью эскимосского населения. Много постов было закрыто или заброшено, особенно из числа принадлежавших независимым торговцам. В настоящее время в Западной Арктике есть только три значительных поселка, а именно — Коппермайн, Кембридж-Бей и Туктояктук. Меньшего размера поселки расположены в Барнсайд-Харбор, на острове Рид и на острове Холмен. Церковные миссии расположены в Стентоне и Паулатуке. Отдаленные торговые посты действуют на реке Перри и в бухте Йоа [1].

ГЕОЛОГИЯ И РЕЛЬЕФ

Особенности рельефа Западной Арктики определяются в значительной степени геологической структурой и составом пород. Ареалы залегания докембрийских отложений обычно имеют неровный, местами загроможденный скалами рельеф. Низменности и равнины образовались на осадочных породах. Преобладание приподнятых береговых террас вдоль большинства арктических побережий является результатом недавних геологических явлений.

---

[1] Следует обратить внимание на тот факт, что исследование Канадской Арктики с самого начала стимулировалось почти исключительно целями грабежа коренного населения, расширения районов добычи пушнины и китобойного промысла и более широкими задачами империалистической экспансии, а в последние годы — также планами американской военной экспансии в Арктике и создания там плацдарма агрессии. Научно-географические интересы всегда стояли на заднем плане. Характерно в этом отношении признание Стефансона, заявившего, что канадское правительство всегда уделяло мало внимания чисто научным экспедициям в Арктику (Стефансон, Гостеприимная Арктика, Географгиз, 1948, стр. 11). — *Прим. ред.*

Поверхность материковой части Западной Арктики преимущественно равнинная. Побережье территории Юкон представляет собой узкую низменность шириной около 15 *км* у подножий резко обрывающихся горных хребтов Ричардсонова и Британского. Многочисленные глубокие русла рек пересекают испещренную озерами равнину. Восточнее дельты реки Маккензи берега очень низменны и топки. Множество небольших продолговатых озер отрезаны от моря песчаными косами. Внутренняя часть страны представляет собой холмистую равнину с таким множеством озер, что воды там почти столько же, сколько суши.

Побережье к востоку от острова Бэйли имеет крутые обрывы, поднимающиеся прямо из воды примерно на 60 *м*. К западу от бухты Франклина расположены Дымные горы, названные так из-за горящих пластов угля и представляющие собой крутые холмы высотой около 150 *м*. Малоизвестная внутренняя часть страны между реками Андерсон и Хортон — холмистая тундровая равнина, на значительной своей части покрытая озерками.

Побережья между мысом Пирса и устьем реки Коппермайн носят двоякий характер. Частью это невысокие крутые скалистые стены, поднимающиеся на 15—60 *м* из воды, а частью — пологие низменности с параллельными грядами прежних береговых линий. Ко внутренней части страны идет подъем на плато высотой около 300 *м*.

Как и во всех северных областях, материковая часть Арктики имеет вечно мерзлые почвы. Летом слой вечной мерзлоты оттаивает примерно на 30 *см* в глубину под покровом тундровой растительности. Из-за отсутствия подпочвенного стока вода застаивается в каждой низине, образуя мелкие озерки неправильной формы. Материковая местность к востоку от реки Коппермайн буквально покрыта этими бесчисленными озерами. Озера разделены низкими, имеющими плавные очертания грядами докембрийских пород или низкими, плоскими куполами, густо поросшими тундровой растительностью. Отдельные длинные извилистые гряды являются остатками после имевших здесь место в ледниковый период процессов разрушения.

Несколько холмистых гряд возвышается над общей поверхностью плато Канадского щита. Южнее поселка Коппермайн тянутся узкие длинные гряды Медных и Сентябрьских гор высотой около 600 *м*. Горы имеют на южных склонах заметно выраженные отроги, разделенные узкими долинами, заполненными ледниковыми наносами. Гребни гор сложены последовательными наплывами базальтовых лав, которые разрушаются атмосферными влияниями медленнее, чем мягкие породы долин. Подобные же скалистые гряды возвышаются над плато к северо-востоку от озера Пойнт у реки Коппермайн. Далее к востоку, у верховьев

реки Барнсайд, расположены холмы Пикок с остроконечными гребнями, возвышающимися примерно на 300 *м* над холмистой тундрой.

Залив Батерст является одним из наиболее живописных мест Западной Арктики. Сам залив глубоко — на 210 *км* — врезается в скалистые толщи Канадского щита и окаймлен крутыми холмами, возвышающимися примерно на 300 *м* над поверхностью глубокой воды. Многочисленные крупные и мелкие скалистые острова рассеяны по заливу. Живописные заливы и бухты наполовину скрыты за узкими проходами скалистого побережья.

Восточнее залива Батерст местность понижается. Скалистые докембрийские холмы становятся ниже; травянистые долины — шире; но бесчисленные озера остаются попрежнему характерной чертой местности. Полуостров Кент — низменный и покоится на горизонтально лежащих осадочных породах. Другая низменность, с ее малоизвестными ответвлениями, простирается к югу от залива Королевы Мод до гряд докембрийских пород близ реки Бек. Того же типа низменное плоское побережье идет по полуострову Аделаиды и окаймляет западную часть полуострова Бутия. Летом мелководье и многочисленные прибрежные острова затрудняют плавание судов вдоль этого побережья, а топкая и покрытая озерами суша препятствует пешему пути. Зимой плоская суша и береговой ледяной припай сливаются, образуя широкую, заснеженную равнину, служащую идеальным путем для собачьих санных упряжек.

Полуостров Бутия круто возвышается над низкой тундровой равниной, протянувшейся вдоль западного побережья, переходя в скалистые гряды, идущие с севера на юг. Узкие, продолговатые долины расчленяют возвышенности. Такая же неровная местность простирается в северном направлении вдоль западного побережья острова Сомерсет. Докембрийскими породами сложены высокие холмы на северо-востоке острова Принца Уэльского, а возможно, и скалистые острова у его восточного побережья.

Острова Западной Арктики имеют как низменности, так и плато. Низменности охватывают восточный край островной области, простираясь в сторону моря и распространяясь на остров Короля Уильяма, на южную часть острова Принца Уэльского, на восточную и западную части острова Виктории. Низменность эта недавно, с геологической точки зрения, поднялась из моря. Все берега имеют следы прежних линий прибоя, свидетельствующие о сравнительной длительности поднятия. Галечные пологие берега являются главной топографической чертой этой заболоченной низменности. Выделяются немногие отдельные холмы высотой 90—180 *м*, как, например, плосковерхая гора Пелли близ бухты Кембридж.

Запад и север острова Виктории, север острова Принца Уэльского и бо́льшая часть острова Бенкса — возвышенные или холмистые. Наиболее высокие вершины достигают всего около 600 *м*. Западная часть острова Виктории, севернее пролива Принца Альберта, сложена докембрием, подобным докембрию хребта и долины Медных гор на материке. Геология острова Бенкса известна лишь в общих чертах, однако его срединное травянистое плато, вероятно, сложено более молодыми породами, возможно послесилурийскими. Запад острова представляет собой покатую тундровую низменность, пересеченную многими крупными и мелкими реками.

Характер поверхности Западной Арктики отразился на особенностях жизни животных и человека. Поверхность холмистого Канадского щита на материке обильно покрыта растительностью, служащей кормом для тысяч карибу (диких северных оленей). Наличие этих крупных животных позволяет жить в этой области нескольким сотням эскимосов, кочующих по тундре в поисках дичи и пушнины. Низменности островов в восточной части покрыты менее обильной растительностью, а южная и средняя части острова Принца Уэльского бесплодны. Поэтому они или необитаемы, или населены туземцами, вынужденными добывать пищу в море. Сильно пересеченные холмистые местности обычно представляют собой бесплодную скалу. Там мало дичи, и туземцы редко посещают эти места.

КЛИМАТ

В течение зимы в Западной Арктике непрерывно стоят морозы. Наиболее низкие среднемесячные температуры для западной Арктики и даже, возможно, для всей Канады отмечены в районе бухты Кембридж. Средняя температура февраля — самого холодного месяца — равна там минус 32,8° Ц. Температуры немного «мягче» отмечены на побережье залива Амундсена, где иногда зимой появляются разводья среди пловучих льдов. Там средние февральские температуры близки к минус 26° Ц. Среднемесячные температуры ниже минус 18° Ц удерживаются на всех станциях Западной Арктики в течение 5—6 месяцев.

Но в Западной Арктике не отмечено таких крайних низких температур, как в глубинной материковой части северо-западной Канады. Обычно зимний минимум на острове Хольмана в заливе Амундсена достигает минус 38° Ц, а самая низкая отмеченная температура — минус 43° Ц. Гораздо более низкие температуры известны в долине Маккензи, на Юконе, в северных частях прерий, в северном Онтарио и в Квебеке. Но в перечисленных областях бывают оттепели, а в Западной Арктике они редки.

В бассейне реки Коппермайн, лежащем восточнее острова Хольмана, и далее в глубь материка зимой может быть холоднее. Средний зимний минимум там опускается до минус 44,5°Ц, а самая низкая отмеченная температура составляет минус 48°Ц. В бухте Кембридж, как уже указывалось, отмечены самые низкие температуры. Почти каждую зиму здесь регистрируются температуры минус 48°Ц, а минимальная отмеченная температура была минус 53°Ц. Однако в северной Альберте температуры могут падать до минус 56,7°Ц, в долине Маккензи — до минус 61°Ц, на западном Юконе — до минус 62,7°Ц.

Поскольку большинство поселений Западной Арктики расположено близко к 69° с. ш., там в течение примерно одного зимнего месяца господствует круглосуточная ночь. Но даже эта тьма освещается отраженным от снегов сумеречным светом с южной половины горизонта и светом звезд и луны. С другой стороны, со второй половины мая и до конца июля там господствует круглосуточный день. В это время солнце движется низко над горизонтом, склоняясь особенно низко на северной половине своего пути.

Весна дружно наступает в мае: удлиняются дни; на материке начинает стаивать снег на южных склонах. Среднемесячные температуры с апреля по май повышаются на 10° Ц. Лето наступает в июле; в этом месяце ломается лед вдоль морских побережий и на озерах.

Нигде в Арктике летние среднемесячные температуры не поднимаются выше 10° Ц. В Западной Арктике в течение июля и в начале августа температуры после полудня могут подниматься выше 15° Ц, а к вечеру, когда солнце склоняется низко, падать до 4—5° Ц. Крайний максимум, отмеченный на острове Хольмана и в бухте Кембридж, равен 23,9° Ц. В Коппермайне, куда летом иногда приходят массы теплого воздуха с материка, отмечена максимальная температура 30,55° Ц. Это наивысшая температура, когда-либо отмеченная в канадской Арктике, но она там отнюдь не характерна.

Как во всех северных областях, осадки в Западной Арктике невелики. На западных материковых станциях за год регистрируется около 250 *мм* осадков, половина которых выпадает в виде дождей в течение четырех наиболее теплых месяцев. На станциях арктических островов зарегистрированы годовые осадки в 180 *мм*, треть которых выпадает в виде дождей в июле и в августе. Остальное выпадает в виде снега, который, однако, в Арктике очень трудно точно замерить ввиду частых его переносов ветром.

Эти данные указывают, что климат Арктики сильно ограничивает развитие промыслов. Ввиду прохладного лета здесь невозможно вести обычное сельское хозяйство. По той же причине

не растут деревья и нет лесного промысла. Эскимосы приспособились к длительным зимним холодам, нося теплые меховые одежды, изготовленные из шкур местного зверя, и живя в куполообразных снежных хижинах. Европейцы, поселяющиеся в этой области, должны ввозить лес для постройки домов и большую часть питания. Таким образом, климат сильно удорожает здесь жизнь европейцев.

ЛЕДОВЫЕ УСЛОВИЯ

Одной из главных транспортных проблем Западной Арктики, типичной и для других арктических районов, является борьба с непредвиденной ледовой обстановкой. В течение 9—10 месяцев побережья окаймлены ледяным припаем, а открытые заливы моря Бофорта заперты тяжелым паковым льдом, отколовшимся от пловучих льдов Северного Ледовитого океана. Навигация возможна в течение короткого сезона разводий, когда лед отходит от открытых побережий и тает в закрытых заливах и бухтах. Длительность этого сезона и степень доступности сильно меняются из года в год.

Реки континентальной Арктики начинают вскрываться в начале июня. Их подогретые воды ослабляют ледяной припай побережий и постепенно расширяют трещины во льдах бухт. Оттаявшие от берега льды дрейфуют по ветру вдоль побережья континента, начиная с конца июня или в начале июля, пока, наконец, сильные ветры с берега не выгоняют льды из бухт и заливов, заставляя их двигаться массами в проливах. Такое движение льдов вдоль побережий островов Западной Арктики наступает в конце июля.

Небольшие озера на континенте вскрываются примерно в конце июня, а крупные озера освобождаются от льдов в середине июля. В северных частях островов Виктории и Бенкса большие озера могут оставаться подо льдом и в начале августа.

После того как бухты и заливы освободятся от льдов, проходит еще несколько недель, пока плавающие льды будут расколоты в море и вдоль берегов станет возможно судоходство. У открытого побережья моря Бофорта к востоку от дельты реки Маккензи полоса свободной воды вдоль берега обычно появляется в начале августа. Однако летом в любое время может случиться, что сильные северные ветры погонят льды на юг и станут прибивать их к берегу.

В заливе Коронации в конце июля обычно имеется довольно много открытой воды для навигации. Пловучие льды дрейфуют по ветру, пока не достигнут средней части залива. Однако в это время северные ветры могут закрыть бухты южного побережья

Мелководный залив Королевы Мод остается подо льдом до второй половины августа. Северные ветры выносят льды в южном направлении через пролив Виктории из забитого льдами пролива Мак-Клинтока.

Севернее острова Короля Уильяма вообще не бывает свободной от льда воды. Тяжелый полярный лед из пролива Мак-Клинтока пробивается к югу круглый год. В некоторые годы льды у западного побережья полуострова Бутия бывают достаточно разбиты и допускают движение судов в течение нескольких недель, начиная с 1 сентября.

Севернее островов Бенкса и Виктории тяжелые полярные льды, принесенные из Ледовитого океана, закрывают проливы и круглый год упираются в крутые берега.

В начале сентября на озерах северной части области начинает устанавливаться лед. К концу месяца небольшие озера на материке обычно бывают уже покрыты льдом. К концу сентября или в начале октября лед устанавливается в заливах и бухтах и начинает образовываться у открытых побережий. К концу ноября или в начале декабря заливы Коронации и Королевы Мод уже целиком замерзают.

Ледовые условия в Западной Арктике трудно предсказать из-за больших колебаний в сроках наступления и в продолжительности периодов смерзания и подвижки льдов, усложняемых местными ветрами. Лед усиливает недоступность области и служит одной из причин резких различий в развитии между этой областью и прилегающей субарктической долиной Маккензи.

ТРАНСПОРТ

Средства водного транспорта в Западной Арктике ограничены. Флот работает в течение короткого и неопределенного сезона открытой воды и служит в первую очередь для доставки различных грузов в немногие поселения, разбросанные вдоль побережья. Единственным обратным грузом являются шкурки песцов. Область слишком бедна ресурсами и людьми, чтобы создавать необходимость в организации развитой транспортной системы.

Бóльшую часть перевозок всей Западной Арктики обслуживают три шхуны. В настоящее время там работают 80-тонная шхуна «Сент Рок» королевской канадской конной полиции, 150-тонная «Форт-Росс» и вторая меньшая шхуна «Нигалик» компании Гудсонова залива и 40-тонный бот «Леди ов Лурд» («Лурдская божья матерь») римско-католической миссии. Отдельные промышленники и эскимосы владеют небольшими, примерно 25-тонными, шхунами, совершающими нерегулярные рейсы. Во всех случаях порядок и сроки рейсов весьма изменчивы

и определяются текущими ледовыми условиями. Маршруты более определенны, поскольку поселений мало, но последовательность и продолжительность остановок иногда могут меняться в зависимости от состояния льдов.

Перегрузочным пунктом для Западной Арктики служит Порт-Брабант (Туктояктук). Грузы поступают вниз по реке Маккензи на плоскодонных речных пароходах и баржах, начинающих прибывать в Арктику примерно в середине июля. Грузы передаются на арктические шхуны, которые выходят в рейсы вдоль побережья в начале августа. В прошлые годы в Западную Арктику грузы перевозились с западного побережья Канады вокруг Аляски. Однако, за исключением периодических рейсов шхуны «Сент-Рок», эта практика ныне прекратилась ввиду тяжелых и очень изменчивых ледовых условий у аляскинского побережья [1].

Каботажные шхуны ходят в заливы Амундсена и Коронации. Ни одно из более крупных судов не ходит теперь восточнее бухты Кембридж. Грузы для изолированных передовых постов на реке Перри и в бухте Йоа доставляются небольшими эскимосскими шхунами по прикрытому островами заливу Королевы Мод. За одно лето можно сделать один-два рейса, в зависимости от ледовых условий и размеров подлежащих доставке грузов. Суда зимуют в различных местах западноарктической области, но предпочитают возвращаться в Туктояктук. Однако «Сент-Рок» служит зимой «пловучим полицейским участком», вмерзая во льды, в заранее выбранной бухте, откуда офицеры корабля производят патрулирование окружающего района.

Воздушный транспорт в Западной Арктике нерегулярен. Регулярно производятся только два полета — в июле и в январе — в Коппермайн для доставки почты. Однако летом здесь обычны полеты по чартеру [2] или полеты государственных самолетов. Взлетно-посадочная площадка в бухте Кембридж является в настоящее время единственным постоянным аэродромом. Большинство самолетов приспособлены к установке поплавкового или лыжного шасси и могут садиться в бухтах или на озера. Зимой самолеты на колесах могут безопасно приземляться на толстый и гладкий лед в бухтах большинства постов.

Местное зимнее сообщение осуществляется на собачьих санных упряжках. В Западной Арктике принята запряжка собак попарно цугом, вместо веерной запряжки, характерной для Восточной Канадской Арктики, где морские льды обычно более неровны.

---

[1] Это утверждение автора не может быть отнесено к военно-морским арктическим экспедициям США 1948 и 1949 гг. — *Прим. ред.*

[2] Фрахтовка судна или самолета на определенных юридических условиях. — *Прим. ред.*

ПРИРОДНЫЕ РЕСУРСЫ

Минералы

По сравнению с прилегающими более южными районами Канадского Северо-Запада, Западная Арктика содержит мало разведанных ресурсов, а их использование встречает много трудностей.

Медь была одной из приманок для известного уже нам путешествия Сэмюэля Херна в Западную Арктику. Хотя эта медь использовалась многими поколениями эскимосов и индейцев, однако вплоть до 1911 г. не было произведено научного исследования месторождений реки Коппермайн. В отчетах указывается на наличие там запасов медных руд низкого качества, хотя в небольших количествах можно находить и почти чистую медь, используемую эскимосами для изготовления оружия и утвари. О наличии низкокачественных залежей медной руды в районе залива Батерст сообщалось также геологами Канадской арктической экспедиции 1913—1917 гг. Более интенсивные разведки требовали применения самолетов для возможно более полного использования краткого бесснежного сезона, когда обнажены выходы пород на поверхность.

Месторождения меди были тщательно исследованы двумя крупными горно-промышленными компаниями в 1929 и 1930 гг. Хотя и были сделаны многочисленные заявки, месторождения оказались слишком низкокачественными, чтобы оправдать высокие транспортные расходы. Поэтому заявки были впоследствии аннулированы, как неиспользованные. В 1943 г., при повышении спроса и цен на медь, была снова разведана область вокруг озер Дизмал, западнее Коппермайна. В 1944 г. там работали четыре разведочные партии, сделавшие свыше 100 заявок. Раскопки и бурение многих лавовых потоков обнаружили халкопирит и борнит, но ни одно месторождение не было оценено так высоко, чтобы оправдать его дальнейшее развитие.

Оленеводство

До сравнительно недавнего времени тундры Западной Арктики обеспечивали существование больших стад диких оленей — карибу. Сокращение в последние годы численности карибу в этих тундрах явилось бедствием для здешних туземцев, для которых эти животные являются источником пищи и одежды. Для устранения этого прискорбного положения канадское правительство решило завезти в область сибирских домашних северных оленей.

Олени были пригнаны с Западной Аляски. Перегон через Северную Аляску в восточную часть дельты Маккензи был начат

в 1929 г. Он был завершен после многих опасных приключений в марте 1935 г., когда 2370 оленей оказались в загоне близ Киттигазуйта. Стада пасутся ныне вдоль морского побережья летом, когда прохладные ветры с моря отгоняют массы мошкары. Кормом для оленей в это время служит различная растительность — травы, карликовые деревья, осока. В середине лета оленей сгоняют для клеймения и подсчета, а зимой некоторое их число забивают на мясо и шкуры. Зимние пастбища обычно расположены на материке, в 80—120 *км* от побережья, где растет много оленьего мха.

Поголовье оленей быстро увеличивается на отличных пастбищах. На реке Андерсон в 1938 и 1940 гг. были заведены новые стада, обслуживаемые пастухами-эскимосами. Однако в 1944 г. это начинание получило серьезный удар, когда главные туземцы-оленеводы с семьями и европеец-заведующий погибли на туземной шхуне. Олени разбрелись, и много их погибло. Оставшиеся были сведены в государственное стадо на реке Андерсон. При подсчете летом 1947 г. в главном стаде оленьей резервации было более 4200 голов, а в стаде на реке Андерсон — более 2000 голов.

За короткий период канадский опыт оленеводства обнаружил наличие больших трудностей в этом деле. Коренные жители северо-восточной Сибири и Аляски занимаются оленеводством и находят, что оно обеспечивает им существование в тех местах, где другие источники питания недостаточны. Но одной из главных проблем, которые надо разрешать, является равнодушие эскимосов к этому предприятию. Народы, целыми поколениями бывшие кочевыми охотниками, нельзя обратить в скотоводов в течение одного десятилетия. Другая основная трудность состоит в том, что стада пасутся близ одного из лучших в Канаде охотничьих пушных угодий в дельте Маккензи. Экономические выгоды от пушного звероловства превосходят ту прибыль, которую дает оленеводство[1].

Пушной промысел

Единственным экспортным видом сырья в Западной Арктике являются шкурки песцов. Этот ценный пушной зверь характерен

[1] Главные проблемы развития оленеводства на Канадском Севере состоят, конечно, не в этом. Мы уже указывали на причины краха аляскинского оленеводства. Дело — в капиталистических условиях развития, в конкуренции южных скотоводческих монополий. Капиталисты США совершенно перестали заботиться об аляскинском оленеводстве с тех пор, как оно перестало приносить им доход. Показателем служит продолжающееся катастрофическое падение поголовья домашних (так же как и диких) оленей на Аляске: ныне оно сократилось до 50—60 тыс. голов с многих сотен тысяч в 30-х годах. Неверно утверждение автора о том, что оленеводство на Аляске обеспечивает благополучие эскимосов. — *Прим. ред.*

для Арктики и водится на тундровых низменностях и морских побережьях. К несчастью для эскимосов, песец, как и прочие пушные звери, размножается циклически. За высшей точкой цикла следуют один-два года, когда песцы редки. За годом общего восстановления поголовья следует новая точка подъема, наступающая примерно через четыре года после предыдущей. Сообразоваться с этими циклами было несколько затруднительно в первые годы развития пушного промысла в Западной Арктике. Частые открытия и закрытия пушных факторий также вызывали колебания размеров добычи, которые не всегда соответствовали колебаниям поголовья зверя.

Число песцов, добытых в Западной Арктике, быстро росло за последнее десятилетие вследствие усиленного звероловства, ведущегося эскимосами в последние годы. Если в те времена, когда скупщики пушнины впервые проникали в область, звероловство было лишь подсобным занятием зимнего сезона, то теперь оно является уже основным зимним промыслом. С 3 тыс. песцов в 1934 г. общая добыча возросла до 18 тыс. в 1939 г. и достигла рекордной цифры — 30 тыс. в 1943 г. Даже добыча скудных годов цикла почти достигает добычи тех циклических лет изобилия, какие были 15 лет назад.

Бухта Кембридж дает основную долю добычи песца в Западной Арктике. Частично это происходит потому, что большая добыча с дальних факторий острова Короля Уильяма и реки Перри поступает в бухту Кембридж для дальнейшей погрузки. В годы изобилия зверя Коппермайн также получает много песцов. В континентальных ареалах в постоянно растущих количествах добываются красные лисицы и лисицы-крестовки, которые распространены по тундрам за границей произрастания леса.

НАСЕЛЕНИЕ

Западная Арктика заселена очень слабо. Пришлых жителей-европейцев насчитывается менее пятидесяти в десяти разбросанных поселениях. Пришлые жители представлены скупщиками пушнины, полицейскими, миссионерами, а также радистами, метеорологами. В прошлом там жила небольшая группа европейцев-звероловов, промышлявших вдоль побережья и в глубь от него между Аклавиком и Коппермайном. Материковые районы к востоку от Коппермайна включены теперь в состав охотничьего заказника Арктических островов, в котором охота и звероловство разрешены исключительно эскимосам или метисам, живущим жизнью эскимосов. Поэтому для европейцев в этой области остается мало занятий.

Небольшое эскимосское население Западной Арктики, согласно общеканадской переписи 1941 г., составляет всего

1582 человека. Это незначительное население рассеяно по области, раскинувшейся на 1900 *км* от острова Гершеля до полуострова Бутия. Оно живет на материке севернее границы леса и на южных частях островов Бенкса, Виктории и Короля Уильяма. Эскимосы Западной Арктики могут быть разбиты на три большие группы, из которых каждая в некоторых отношениях отличается от других.

Самая западная из этих групп находится между островом Гершеля и бывшей факторией на острове Бэйли. Несколько семей этой группы живет далее к востоку на побережье в районе бухт Франклина и Дарнли. В первую очередь — это племя звероловов, сильно отличающееся от первобытных охотников, живших здесь несколько десятков лет назад. Многие из этой группы являются аляскинскими эскимосами, шедшими с Аляски в восточном направлении вдоль побережья вслед за факториями, открывающимися в дельте Маккензи. До сих пор некоторые аляскинцы приходят в дельту в сезон звероловства и возвращаются на свои охотничьи угодья на побережье Аляски зимой.

Большинство эскимосов канадского побережья к западу от острова Бэйли весной перекочевывает в северную половину дельты Маккензи для ловли и отстрела ондатры. Их добыча, считая вместе с добычей индейцев в южной половине дельты, достигает ежегодно, с 1935 г., примерно 200 тыс. шкурок ондатры.

Звероловов острова Бенкса, приобретших большой навык и живущих состоятельно, также следует включить в эту группу западных эскимосов, поскольку они ежегодно возвращаются в Аклавик или в Туктояктук. Эта небольшая группа эскимосов численностью примерно в 40 человек хорошо известна своими дорогостоящими шхунами и совершенными орудиями охоты, но, к сожалению, она часто описывается как характерная для всего эскимосского населения Канады[1]. Эти эскимосы ходят на шхуне в бухту Сакса на юго-западном побережье острова Бенкса и зимой ведут там интенсивное звероловство. Они широко пользуются европейскими продуктами питания во время своего пребывания там и мало занимаются охотой для добычи пищи. Они также не охотятся на тюленей для добычи сала, будучи обеспечены угольно-нефтяными печками. Летом, насколько это позволяют ледовые условия, они возвращаются с добычей в Аклавик и остаются там на короткий период до ледостава. Иногда ледовые условия не позволяют им вернуться к острову Бенкса, и им приходится использовать зимнее время для менее выгодного промысла близ мыса Пирса.

---

[1] «Группа» эскимосов, как ее называет автор, повидимому, состоит из кулацкой семьи, владеющей шхунами и орудиями промысла, и из батраков. Нечто подобное описано у Стефансона (см. «Гостеприимная Арктика», Географгиз, 1948, стр. 34). — *Прим. ред.*

Эскимосы побережья дельты живут бо́льшую часть года в домах из леса-плавника или в каркасных домиках, в отличие от остального эскимосского населения Канады. Эти эскимосы имеют возможность вылавливать лес, плывущий по течению реки Маккензи, в то время как в других областях Арктики лес-плавник редко встречается. Однако при обходах ловушек они живут в типичных эскимосских иглу, сложенных из снежных «кирпичей», или же в палатках, обложенных снежными «кирпичами».

Одним из главных видов питания западной группы эскимосов летом и осенью является кит-белуха, водящийся здесь вплоть до острова Бэйли. Обычно, организованный китобойный промысел ведется в июле или в августе, и, поскольку эти животные ходят стадами, их убивают в большом количестве. Затем туши вытаскивают на берег, где женщины их свежуют. Иногда мясо хранят в подземных ледяных погребах, вырытых в вечно мерзлом грунте; но чаще мясо вялится на подпорках для зимнего употребления. Сало и ворвань хранятся в бочках; зимой их используют в лампах.

Эскимосы этой группы охотятся в течение части зимы за кромкой берегового ледяного припая, но среди них нет таких искусных охотников на тюленей, как среди других групп эскимосов. Многие из них более склонны жить на пище, приобретаемой в лавках, или на оленьем мясе. Иногда им удается добыть диких оленей — карибу, водящихся на континенте к югу от Стентона и от залива Франклина; на карибу охотятся также вдоль полосы побережья территории Юкон близ острова Гершеля. Недостаток карибу в этой области восполняется разведением домашних оленей на острове Ричардса.

Самой крупной группой эскимосов Западной Арктики является группа, заселяющая юг острова Виктории и область на континенте от Коппермайна до реки Перри. Эскимосы этой группы отделены от живущих в лучших условиях эскимосов дельты почти совершенно необитаемым участком побережья между бухтами Дарнли и Степлтона. Некоторые из этих эскимосов много кочуют, но их передвижения очень нерегулярны, меняясь от года к году и от сезона к сезону. Семья, которая может одним летом охотиться в верховьях реки Барнсайд, на следующее лето может оказаться в 500 *км* оттуда на западном побережье острова Виктории.

Трудно сделать обобщения в отношении деятельности населения центральных районов Западной Арктики, поскольку эта деятельность меняется из года в год и от места к месту. «Медные» эскимосы, которые охотятся на материке к юго-востоку от поселка Коппермайн, предпочитают мясо карибу любой другой пище, но ловят также рыбу в озерах в начале зимы и весной. Летом они кочуют по тундре в поисках карибу и живут в чумах

из шкур карибу. Обычные пути миграций карибу известны заранее, и когда животные начинают передвигаться на юг в августе, эскимосы собираются в засаде в каком-либо подходящем месте в надежде на большую добычу. Мясо или закладывается на хранение в мерзлый грунт, причем это место отмечается рогами карибу, или вялится впрок на солнце. Излишки шкур обычно сбываются в факторию в бухте Барнсайда.

Пока «медные» эскимосы имеют достаточные запасы мяса или могут охотиться на карибу, они остаются в тундре в течение всей зимы, сочетая охоту со звероловством. Но если испытывается недостаток карибу, то семьи «медных» эскимосов переходят зимой или весной на побережье и начинают промышлять тюленя. Подобная же группа эскимосов обитает в местности к югу от залива Батерст. Эта группа бо́льшую часть года охотится на карибу, но иногда, обычно в апреле, выходит на побережье для промысла тюленя. Зверя они стреляют или бьют гарпунами через продухи (отверстия) во льду в заливах Коронации или Королевы Мод. В излюбленных охотничьих угодьях иногда устраиваются большие зверобойные лагери, как, например, севернее Коппермайна и у полуострова Кент.

Немногие эскимосы, живущие вокруг заливов Принца Альберта и Минто, на западном побережье острова Виктории, в отношении питания зависят от тюленей, так как карибу на этом острове стали редки. В начале зимы люди уходят с берега в глубь острова, где ловят рыбу в озерах, охотятся на карибу. Иногда они переходят на остров Бенкса. Эти эскимосы не стали такими искусными звероловами, как их южные соплеменники.

На севере и на востоке острова Бенкса, так же как вдоль северного и восточного побережий острова Виктории, нет никакого населения. Эскимосы, живущие на юго-востоке острова Виктории, вокруг бухты Кембридж, являются одними из самых обеспеченных среди группы, населяющей среднюю часть Западной Арктики. Они обитают на побережье от бухты Веллингтона до бухты Альберта-Эдуарда.

В конце августа эти эскимосы устраивают свои осенние рыболовецкие лагери в устьях рек, когда в них начинает итти на нерест против течения арктический мелкий лосось. Рыба ловится в больших количествах в продолжение примерно трех недель и заготавливается на зимний корм для собак. В начале сентября вдоль побережий начинается осенний промысел тюленя, который длится до ледостава. Поскольку в Западной Арктике нет каяков, эскимосы применяют лодки заводского изготовления с бензиновыми моторами [1]. Если в это время промысел тюленя оказывается удачным, то эскимосы обеспечивают себя

[1] Моторные лодки имеют немногие кулаки. — *Прим. ред.*

большей частью зимнего запаса пищи. В октябре, после ледостава, эскимосы возвращаются к местам речного или озерного рыболовства. Здесь они ставят сети подо льдом и добывают еще корму для собак и пищи для себя на зиму. Хранение продуктов не представляет затруднений, поскольку рыба замораживается.

Время звероловства наступает с 1 октября. Интенсивность пушного звероловства зависит от количества ранее заготовленного тюленьего мяса. Если осенний тюлений промысел в открытой воде оказался скудным, то эскимосам приходится снова приниматься за подледный промысел тюленя в ноябре. Этот промысел требует терпения и выдержки, потому что у тюленя бывает несколько продухов и он может долго не подплывать к тому, у которого засел охотник. Небольшие группы эскимосских семей обычно собираются в начале зимы в зверобойном становище, причем добыча делится поровну. Снежные хижины отапливаются небольшими керосиновыми примусами или древними каменными жировыми светильниками.

По окончании тюленьего промысла некоторые эскимосы ставят ловушки[1], причем каждый охотник имеет свое угодье. Линия ловушек растягивается примерно на 65—110 *км* и состоит приблизительно из 200 ловушек. Большинство угодий начинается у побережья и тянется в сторону суши по низменной заснеженной тундре. Иногда семьи целиком кочуют вдоль линий ловушек, посещая другие семьи, когда их линии пересекаются. Если песцов много, шкурки сбываются в бухте Кембридж и обмениваются на европейскую пищу, которая позволяет эскимосам уделять больше времени обходу ловушек и меньше времени — добыче тюленя. Наибольшим спросом пользуются такие продукты, как мука, овсяные хлопья, рис, сушеный картофель и, в больших количествах, чай.

В апреле сезон звероловства кончается, и семьи снова собираются у излюбленных угодий промысла тюленя вдоль южного и юго-восточного побережий острова Виктории. Поскольку море еще целиком покрыто льдом, в это время может вестись лишь подледный промысел тюленя: терпеливое, хладнокровное подстерегание животных у продухов с ружьем и гарпуном. Окончание сезона звероловства — время дружеских взаимных встреч эскимосов, называемых ими «палокток». День прибавляется, морозы становятся умеренней, и если добыча тюленя обильна, семьи кочуют из одного становища в другое. Гостей встречают пиршествами, танцами и песнями о зимних промыслах хозяев и гостей.

---

[1] В настоящее время наряду с ловушками широко используются фабричного производства стальные капканы. — *Прим. ред.*

Весенний промысел тюленей длится до начала июля, когда начинают ломаться льды. Тогда эскимосы переносят свои палатки к устьям хорошо известных рыбных речек, на которых уже закончился весенний ледоход. Затем, когда море у берегов освобождается от льдов, снова спускаются на воду лодки, вытащенные на берег осенью. В августе эскимосы постепенно собираются вокруг фактории в бухте Кембридж, сбывая остатки зимней добычи песцовых шкурок и дожидаясь прибытия шхуны с годовым запасом товаров. Как только эскимосы получат все необходимые им товары, они расходятся по своим становищам, и начинается новый хозяйственный год.

Эскимосы, промышляющие на реке Перри, относятся к двум основным типам. Те, которые живут вдоль побережья, подобны эскимосам бухты Кембридж. Отличительная особенность их хозяйственной деятельности заключается в осенней охоте на карибу, проводимой в августе на материке. Эти эскимосы живут на побережье от реки Эллис до бухты Огден. На материковом побережье между заливом Батерст и восточной оконечностью полуострова Кент обитает очень мало эскимосов.

Вторая малоизвестная группа эскимосов пришла на реку Перри с реки Бек и с озера Гарри. Эта первобытная группа находится на материке бо́льшую часть года, существуя охотой на карибу и рыбной ловлей и мало интересуясь звероловством. Иногда эта группа ведет торговлю восточнее, на озере Бейкер; временами заходит на факторию Перри-Ривер.

Более крупная группа первобытных эскимосов-нециликов обитает в области от полуострова Аделаиды до бухты Пелли и севернее — на полуострове Бутия. Иногда эти эскимосы перебираются по льду на юг и на восток острова Короля Уильяма. Эскимосы-нецилики представлены несколькими группами семей, имеющими мало межгрупповых связей и часто ведущими торговлю в противоположных направлениях. Эскимосы, торгующие с факторией Йоа на острове Принца Уильяма, обитают на плоском побережье полуострова Аделаида и северо-восточнее залива Чентри. Группа, обитающая на полуострове Бутия, имеет становища преимущественно на его восточной стороне, вокруг бухты Томпсона; она торговала с факторией Форт-Росс, пока эта фактория существовала. Обитатели бухты Пелли торгуют с местной церковной миссией.

Нецилики являются преимущественно прибрежными жителями. Они существуют бо́льшую часть лета рыболовством, ведя его с помощью своих первобытных острог и каменных запаней. Их зимние зверобойные становища невелики и состоят обычно из пяти-шести охотников. Выходы этих эскимосов в глубь материка для охоты на карибу в августе или в начале сентября случайны и нерегулярны. В результате недостаток подходящей зим-

ней одежды является у них частым явлением. Будучи обособленной группой, до которой трудно добраться как с запада, так и с востока, нецилики в своем быту мало подверглись влиянию белых людей.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Западная Арктика является малоизвестной частью Канады и играет относительно небольшую роль в народном хозяйстве страны. Суровые природные условия — отсутствие плодородных почв и лесов, холодный климат и неблагоприятная ледовая обстановка — ставят много препятствий на пути ее развития. Единственной статьей вывоза из Западной Арктики является песцовая пушнина. Здесь распространены также карибу и тюлени, которые служат источником существования редкого эскимосского населения. Белых жителей там мало, и живут они в небольших поселках-факториях.

Доступна эта обширная область на самолетах из Йеллоунайфа через Коппермайн, или по реке Маккензи через Аклавик и дельту Маккензи, или же морским путем через Берингов пролив и море Бофорта. Географическое положение — отдаленность от главных центров торговли и промышленности Канады — задерживало развитие Западной Арктики в прошлом. Однако недавние исследования с самолетов, включая экспедицию 1947 г. по определению точного местонахождения Северного Магнитного полюса и геологоразведочные работы в районе Коппермайн и других районах Западной Арктики, сильно расширили наше познание этой области. Они раскрыли новые возможности использования ее ресурсов, которые могут усилить стратегическое значение Западной Арктики вместе с субарктическим округом Маккензи и Восточной Арктикой.

АДМИНИСТРАЦИЯ СЕВЕРО-ЗАПАДНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Из книги Ричарда Финни „Канада движется на Север" Лондон, 1945[1].

В 1870 г. Великобритания формально передала образованному незадолго до того доминиону Канады свои владения — Землю Руперта и Северо-западную территорию, в которые вошли все земли, переданные компанией Гудсонова залива канадскому правительству в предшествующем году; в 1880 г. доминиону были переданы также Арктические острова. Все эти области стали называться с тех пор Северо-западными территориями, которые тогда заходили далеко на юг. В 1905 г. были образованы провинции Альберта и Саскачеван, границы которых были затем продвинуты до 60° с. ш. При последующем пересмотре границ провинций в 1912 г. в провинцию Квебек были включены земли вплоть до Гудсонова пролива, лежащие между Гудсоновым заливом и заливом Джемса, в том числе Лабрадор; северные границы Онтарио и Манитобы были продвинуты до 60-й параллели. Юкон, бывший частью Северо-западных территорий, стал самостоятельной административной единицей в 1898 г. Но и после этих сокращений Северо-западные территории еще включали более 35% всей территории Канады. Название «Земля Руперта» больше не применялось. В 1920 г. Северо-западные территории разделились на три округа: Маккензи (западный), Киватин (прилегающий к Гудсонову заливу) и Франклин (Арктические острова).

Хотя канадцы в массе своей до недавнего времени мало думали о Северо-западных территориях, но в правительстве и в близко стоящих к нему кругах имелось достаточно дальновидных и заинтересованных лиц, и еще в 1887—1888 гг. в Сенате ставился вопрос «относительно природных ресурсов той части Канадского северо-запада, которая оставалась еще неизученной». Начиная с 1884 г. правительство посылало судно в Гудсонов залив и к Арктическим островам в целях исследования и организации управления, а несколько правительственных геологов и топографов в то же время изучали тундровые районы и бассейн Маккензи.

Капитан Джозеф Е. Бернье, командовавший канадским правительственным судном «Арктик» в нескольких его северных плаваниях, будучи фигурой колоритной, своими лекциями и газетными статьями способствовал в начале века пробуждению

[1] Finnie, R., Canada Moves North. Hurst-Blackett. L., 1945, pp. 58—79.

интереса к Территориям. Экспедиция Стефансона в 1913—1918 гг. перекрыла исследования этого капитана и пролила много света на экономические возможности Канадского Крайнего Севера.

До 1920 г. Территории были населены лишь индейцами и эскимосами; белых была горсточка. Затем была разведана нефть близ Форт-Нормана, что послужило началом лихорадки в нижнем течении реки Маккензи. По своим размерам эта лихорадка была далеко позади клондайкской лихорадки 1898 г., но она привела к установлению непосредственного наблюдения над сдачей в аренду нефтеносных участков и над всей деятельностью геолого-разведчиков, путешественников и туристов.

Хотя уже с 1905 г. управление осуществляется уполномоченным и исполнительным советом [1], все же и после этого делами Территорий продолжали заниматься различные правительственные отделы. Стала очевидной необходимость координации и централизации и был создан отдел Северо-западных территорий и Юкона в министерстве внутренних дел. Непосредственной целью отдела было уточнение действующих законов, установление и проведение в жизнь регламентаций, собирание новой информации, а также составление и выполнение различных проектов, которые должны были дать Территории более прочные экономические основы. Все это сопровождается сочувственным взглядом на необходимость обеспечения благополучия жителей [2]. Программа шла гораздо дальше поисков нефти, которые ее породили. Много было сделано под руководством отдела СЗТ в течение последующих десяти лет. На Территории теперь обратилось внимание геолого-разведчиков и горных инженеров.

Движение цивилизации на Север продолжалось, и администрация делала все, что было в ее силах, для защиты интересов туземцев, для предотвращения неограниченного истребления дичи и для постоянного и достаточного обеспечения коренного населения мясом и шкурами. Последний из договоров с канадскими индейцами был заключен с северными племенами в 1921—1922 гг., договор этот гарантировал их охотничьи права,

---

[1] Нынешний совет Северо-западных территорий состоит из нескольких членов, в числе которых в качестве уполномоченного состоит заместитель министра горной промышленности и ресурсов, в качестве заместителя уполномоченного — директор отдела земель, парков и лесов, в качестве членов — уполномоченный королевской канадской конной полиции и директор отдела по делам индейцев. Имеется также совещательный орган по животным ресурсам. — *Прим. автора.*

[2] В американских условиях ожидать от чиновничьих учреждений, что они будут сопровождать свои проекты «сочувственным взглядом на необходимость обеспечения благополучия жителей», значит или самому быть наивным до глупости или рассчитывать на такого же рода наивность со стороны читателей. По одной этой фразе видно, что в Америке не было сатирика такой силы, как наш Салтыков-Щедрин. — *Прим. ред.*

обеспечивал им бесплатные низшее образование, больничное лечение и помощь престарелым и нуждающимся, а также ежегодные выплаты деньгами и товарами в качестве компенсации за передачу белым прав на землю «на все время, пока светит солнце и текут реки» [1].

В 1925 г. был расширен последний заповедник лесных бизонов на континенте, находящийся близ Форт-Смита; в нем было пополнено поголовье животных. Было подготовлено разведение стада домашних оленей в дельте Маккензи. Огромный заповедник был учрежден в глубине тундры, окаймляющей реку Телон, где карибу и мускусные быки могли бы пастись в безопасности. Арктические острова были превращены в заказник, где охота и промысел разрешались только туземцам. Охотничьи и промысловые права могли даваться только британским подданным, прожившим здесь не менее четырех лет; в дальнейшем практически не было выдано ни одного свидетельства, так что туземцы могли не опасаться конкуренции в отношении их основных средств существования. Правительственные врачи были размещены в узловых пунктах Территорий и разъезжали вокруг этих пунктов, следя за состоянием здоровья жителей, а также наблюдая за работой миссионерских больниц, субсидируемых правительством. На местах постоянно находились специальные исследователи, собиравшие данные о ресурсах страны и о нуждах населения.

Важным рычагом новой программы была королевская канадская конная полиция (известная до 1920 г. как «королевская северо-западная конная»), чины которой не были новичками на Крайнем Севере. В 1890 г. полицейский патруль достиг Гудсонова залива, а в 1898 г. другой патруль разведал тропу для золотоискателей вниз по реке Маккензи до Форт-Симпсона и далее на Юкон. В 1899 г. крайней северной точкой, которой достигла полиция, был Форт-Макферсон, но четырьмя годами позднее полицейский отряд был расквартирован уже на острове Гершель [2], расположенном в 320 *км* к северу от Полярного круга. В то же время зверобойное судно «Нептун» находилось на пути в Гудсонов залив, имея на борту полицейского инспектора и констеблей, которые основали пост в Фуллертоне на западном побережье залива. В последующие годы полиция создала небольшой, но достаточно действенный постоянный северный отряд, занявший и патрулировавший округ Маккензи, тундровые скалистые земли и побережье Западной Арктики. Поли-

---

[1] В дальнейшем (см. стр. 240—241) автор сам хорошо показывает, чего стоят «гарантии правительства его величества», данные индейцам.—*Прим. ред.*

[2] Остров Гершель формально есть часть территории Юкон, но положение острова к северо-западу от дельты Маккензи всегда административно связывало его с СЗТ. — *Прим. автора.*

цейские несли обязанности сборщиков пошлин, инспекторов охоты и пожарной охраны, а также мировых судей и судебных исполнителей [1].

В 1904 г. полиция посетила южную часть острова Баффина, но здесь, как и в любом другом месте архипелага Восточной Арктики, не было тогда учреждено поста. Первая мировая война явилась причиной прекращения действия органов власти в районе островов; действительно, ни одной экспедиции туда не было отправлено после того, как канадское правительственное судно «Арктик» возвратилось из своего плавания в 1910—1911 гг.

В 1921 г. отдел Северо-западных территорий произвел ремонт старого «Арктика», и в следующем году капитан Джозеф Бернье повел его на север в первое из серии исторических патрульных плаваний. Эти плавания являются историческими не только потому, что они подводили итоги предшествующей научной и исследовательской работы, но и потому, что они обеспечивали суверенитет Канады в этих районах и соблюдение законов на архипелаге. Полицейские отряды размещались на всем пути от Гудсонова пролива до острова Эллсмира.

К 1925 г. «Арктик», выиграв слишком много битв с полярными льдами, потерял свою мореходность; его капитан заслужил отдых. С этого времени и до 1931 г. для ежегодных патрулей фрахтовалось ньюфаундлендское зверобойное судно. Это крепкое судно смогло пробиться далее, чем «Арктик», и полицейский отряд был расположен на полуострове Баш, на полпути вдоль восточного побережья острова Эллсмира (1926 г.). Если прежде могли существовать какие-нибудь сомнения в отношении государственной принадлежности Арктического архипелага, то теперь они были совершенно устранены. Чиновники полиции предпринимали многочисленные патрульные поездки. Наиболее выдающимся было путешествие покойного инспектора А. Х. Джоя. Весной 1929 г. с констеблем, эскимосом и двумя собачьими упряжками он прошел от бухты Дандас на южном побережье острова Девон к острову Мелвилла, который он пересек, продолжая путешествие через бухты Геклы и Грайпер и пролив Хэйзен к острову Локхид (открытому партией Стефансона), а затем через острова Рингнес и острова Акселя Хейберга к бухте Фьорд на острове Эллсмира. Он пересек здесь ледниковый щит и прибыл на пост на полуострове Баш 31 мая, проведя в походе 50 дней и покрыв более 2700 *км*.

В 1930 г. в Канаде прошли всеобщие выборы и сменилось правительство. Начался великий кризис, который вызвал резкие требования сокращений в гражданской администрации. Мини-

[1] Следует обратить внимание на это совершенно беззаконное совмещение различных функций государственного аппарата в руках полиции, отдающее коренное население на полный ее произвол. — *Прим. ред.*

стерство внутренних дел сильно пострадало. Лозунг экономии послужил оправданием для совершенно беспринципного политиканства. Отдел Северо-западных территорий и Юкона, превратившийся за десять лет в эффективную и широко развертывавшую свою деятельность организацию, был ликвидирован. Директор, высокоэрудированный и деловой человек, был уволен в отставку в расцвете своих сил. Но он был не одинок. Вместе с ним выбыли в 1931 г. все ответственные чиновники его штата, каждый из которых провел лучшие годы своей жизни в северных исследованиях и путешествиях. Эти люди были администраторами, топографами, исследователями, естествоиспытателями, геологами; каждый был специалистом в своей области и все — большими знатоками Северо-западных территорий.

Создалось беспримерно печальное положение — об этом говорили еще десятилетие спустя. Годы опыта и накопления знаний пошли впустую. Из оставленных на службе едва ли был хоть один из тех, кто жил когда-либо на Севере и имел какое-либо представление о местных условиях. Люди, которых оставили, были мелкими чиновниками и исполнителями.

Министерство внутренних дел было слито с горным министерством; вновь созданное учреждение было названо министерством горной промышленности и ресурсов. Остатки того, что было отделом Северо-западных территорий и Юкона, получили неуклюжее наименование — бюро по делам Северо-западных территорий и Юкона, под тем же руководством, что и земли, парки и леса.

В газетных очерках описывались заботы бюро о благополучии туземцев, но почти все то, что делалось в отношении туземцев, следует отнести на счет миссий и компании Гудсонова залива. Например, переселение отдельных эскимосских семей на новые охотничьи угодья было связано с открытием торгового поста в еще неосвоенном ареале, где эскимосы могли бы промышлять песцов. Значительную часть своего времени бюро отдавало служению интересам больших и влиятельных групп, которые, как это ни странно, редко бывали удовлетворены и не удостаивали бюро своей благодарности — люди, которым оно служило, всегда ожидали еще большего. Миссионерские школы субсидировались государством, но, спрашивал апостолический викарий маккензийский, почему правительство не оплачивает также и постройку этих школ?

В прошлые годы правительство ежегодно посылало свое собственное или специально зафрахтованное судно в Восточную Арктику с учеными, конными полицейскими и администраторами для снабжения полицейских постов, для проведения исследовательских и научных работ и для надзора над благополучием эскимосов. Судно шло туда, куда требовалось, и на тот

срок, какой был нужен. Суверенитет и престиж правительства распространялись таким образом на отдаленные форпосты.

Но теперь администрация фрахтует только часть тоннажа и пассажирских мест (за хорошую плату) на снабженческом судне компании Гудсонова залива, выполняющем свой обычный круговой рейс с несколько удлиненным маршрутом, перевозя правительственные грузы и пассажиров вместе со своими грузами и персоналом. Капитан судна рассматривает государственную экспедицию как неизбежное зло. Его прямая функция заключается в доставке грузов и в принятии на борт пушнины с нескольких торговых постов. Он торопится гнать судно с одной стоянки на другую, так что научные занятия могут быть только поверхностными. Эскимосы на каждой стоянке заняты погрузочно-разгрузочными работами для компании, и некоторые из них бывают даже недовольны, когда судно работает на государство. Большинство из них заинтересовано в работе на компанию Гудсонова залива. Как-то один из них, указав на руководителя государственной экспедиции, главного смотрителя Восточной Арктики из администрации Северо-западных территорий, спросил: «Что это за белый человек и что это он сюда каждый год ездит?».

После 1930 г., когда Жильбер Ля-Бин сделал сенсационное открытие урановой руды у Большого Медвежьего озера, администрация стала замечать, что она все более загружена наблюдением над деятельностью геолого-разведчиков и над имуществами горнопромышленников. Наивысшее развитие «разведывательного бума» нашло свое выражение в удивительно быстром росте городка Йеллоунайф. В округ Маккензи были посланы горные контролеры, а чиновники из Оттавы время от времени предпринимали кратковременные инспекционные поездки. Горным и транспортным компаниям оказывалась финансовая помощь для строительства дорог и пристаней, в развитии гидроэнергетики и в создании других общественных сооружений.

Северо-западные территории с их редким белым населением никогда не имели выборных представителей, и до 1939 г. ни один их житель не имел голоса в установлении законов и регламентаций. Когда Йеллоунайф приобрел размеры города с примерно тысячью белых мужчин и женщин, те из его жителей, которые имели вкус к общественным делам, начали требовать создания какой-либо формы самоуправления. В июле 1939 г., когда в Йеллоунайфе собрался городской комитет, прибывшего для участия в нем директора Северо-западных территорий встретила депутация, выдвинувшая ряд предложений в отношении общественной школы, регламентации потребления спиртных напитков, дорог, водоснабжения, пожарной охраны, пристани, законодательства о горной промышленности и

охоты. В результате был создан местный совет из пяти членов, из которых два были выборными, два назначены администрацией, а пятый, являвшийся председателем, был по совместительству мировым судьей. Этот совет имел право собирать налоги с избирателей — поимущественный и подоходный — с обращением этих средств на местные нужды. Проекты крупных общественных сооружений выполняются с помощью государственных дотаций. Жители уже имеют небольшую школу для своих детей — первую немиссионерскую школу на Территориях, а теперь уже создается окружное управление общественных школ с федеральной субсидией[1]. Район Йеллоунайфа выделяется в особый, так как имеет свои собственные проблемы, совершенно отличные от общих проблем Территорий и требующие соответствующего разрешения, независимо от их разрешения в окружающей район области.

По всем Территориям правила, регламентирующие охоту и звероловство, благоприятствуют туземцам[2]. Численность белых охотников в стране ограничена тем, что от них требуется британское подданство и проживание здесь четыре года, причем новых разрешений никому не будет выдано, за исключением детей туземцев, имеющих разрешения в настоящее время. Эта крутая, хотя и правильная, мера была необходимой, так как белые охотники стремились «прочесывать» охотничьи угодья, а затем забрасывать их. Они старались заработать как можно больше денег за короткий период, ставя длинные цепи ловушек и применяя к добыче пушнины всю свою энергию. Некоторые из них уничтожают всю дичь и всех пушных производителей вокруг себя. Туземцы не в состоянии соревноваться с ними, а ведь хищнические способы белых соперников угрожают самому их существованию.

Регламентация охоты в общем полезна, хотя в некоторых случаях необходим ее пересмотр для того, чтобы сделать ее в равной мере справедливой и осуществимой[3]; большое значение

---

[1] В 1941 г. общественная школа в Йеллоунайфе имела 75 учеников и 2 учителей; вторая общественная школа Территорий с 18 учениками и 1 учителем функционирует в летнее время в Форт-Смите. Теоретически эти школы могут посещать и туземцы, но на практике они служат почти исключительно для белых детей (лишь в школе в Форт-Смите учатся двое детей метисов).— *Прим. автора.*

[2] В действительности эти регламентации благоприятствуют не туземцам, а монопольным пушным компаниям и церковным миссиям, также имеющим торговые патенты. Туземцы-звероловы находятся в кабальной зависимости от монополий и сами не имеют возможности сбывать свои меха на южных рынках. Регламентации направлены против пришлых мелких промышленников, которые усиленно вылавливают пушного зверя и сами сбывают пушнину на южных рынках, пытаясь конкурировать с монополиями. — *Прим. ред.*

[3] Автор колеблется здесь между чиновничье-либеральным отношением к вымирающим туземцам, обеспечивающим пока постоянные местные резервы

имеют огромные заказники, которые учреждены как охотничьи угодья для исключительного пользования туземцев, а также заповедник Телон-Ривер, где совершенно запрещена охота. Вдобавок потенциально весьма важно для жителей Арктики и Субарктики правительственное оленье стадо. Насчитывая 2370 голов в 1935 г., после шестилетнего перегона из Аляски на восточный берег дельты Маккензи, стадо (в 1941 г.) превысило 8 тысяч голов. Из них 5 тысяч составляют главное стадо в районе дельты. Остальные 3 тысячи разделены на два отдельных стада, находящихся к востоку от дельты под надзором эскимосов [1]. Тем самым создан надежный источник мяса, дополняющий и сохраняющий диких карибу, в то же время эскимосы получают возможность заняться, помимо охоты и промыслов, также и разведением оленей [2].

Развитие оленеводства в дельте Маккензи началось благодаря деятельности государственной комиссии, назначенной в 1919 г. при содействии Вильялмура Стефансона «для изучения возможностей разведения оленей и овцебыков (мускусных быков) в арктических и субарктических районах Канады». Хотя овцебыки могут быть, вероятно, легче одомашнены и приручены, чем олени, а в некоторых отношениях они более ценны, однако опытов с целью выяснения экономической стороны дела в Канаде еще не ставилось. Уничтожавшиеся ранее в огромном числе, овцебыки теперь охраняются; эскимосам и индейцам не разрешено убивать их даже при голодовках. Численность овцебыков оценивается ныне в 1200 голов на материке и, возможно, до 12 тыс. их рассеяно по некоторым из Арктических островов [3].

Вкратце, мероприятия государства в пользу туземцев сводятся к следующему:

дешевой рабочей силы, без которых канадская буржуазия не может обойтись, и боязнью затронуть интересы пришлых хищников, представляющих собой «белую колонизацию». — *Прим. ред.*

[1] В 1944 г. при плавании на шхуне погиб основной персонал оленеводов. Стада разбрелись, и много оленей погибло. Вновь затем согнанные стада насчитывали в 1947 г. только 6200 оленей, из которых 4200 — в главном стаде и 2000 — в двух других. — *Прим. автора.*

[2] Забота о голодающих эскимосах со стороны канадского правительства есть по существу забота о резервах рабочей силы на безлюдье. К решению о развитии оленеводства на Севере привели также поиски новых источников прибылей в условиях истощения животных ресурсов Севера — истощения, обусловленного капиталистической колонизацией. Этому способствовал также временный бурный рост поголовья домашних оленей на Аляске, который кончился к началу второй мировой войны крахом из-за давления скотоводческих монополий США, не желавших испытывать конкуренцию оленьего мяса на американских рынках. — *Прим. ред.*

[3] Эти цифры сильно преувеличены. Более реальные оценки определяют численность овцебыков на материке в 400—500 голов и на островах в 6—7 тыс. голов. — *Прим. ред.*

1. Регламентации в отношении охоты, проводимые в жизнь силами королевской канадской конной полиции.

2. Содержание заказников и заповедников для диких зверей и заведение оленьего стада.

3. Содержание семи чиновников медико-санитарной службы на Северо-западных территориях (восьмой — врач, состоящий в штате горной компании в Йеллоунайфе, затрачивает некоторую часть своего времени на обслуживание туземцев). Работа их состоит в распределении продовольствия среди престарелых и особо нуждающихся туземцев; однако там, где нет врачей, это может выполняться и конной полицией, миссионерами или торговцами[1]. В районах, где живут индейцы, врачи действуют как агенты по индейским делам, выплачивая ежегодно туземцам деньги по договору и выслушивая жалобы племен[2].

С другой стороны, вопросы благосостояния и образования туземцев остаются в руках англиканских и католических миссионеров, чьи школы и больницы субсидируются государством. Администрация Северо-западных территорий не предпринимала серьезных попыток изучить положение индейцев и эскимосов. Действительно, в Оттаве нет специалистов, которые поддерживали бы тесное общение с ними и представляли их интересы. Столичные чиновники видят туземцев во время коротких поездок на Север, а информация о них исходит от чиновников медико-санитарной службы, от конной полиции, миссионеров и торговцев, которые, имея свои особые точки зрения, редко сходятся во мнениях. Более дальновидные из них не рискуют говорить громко, опасаясь за свое служебное положение. Независимых исследователей не приглашают дать свободные показания, а если это когда-нибудь и делалось, то в приглашении явно ощущалась неискренность.

Некоторые чиновники сильно обеспокоены недостатками системы и в частных беседах это признают. Все считают, что миссионерские школы и больницы — далеко не столь полезные учреждения, как принято думать, и что в общем дела Территорий не находятся в здоровом состоянии. Однако ответственные люди изо дня в день поддерживают существующее положение, боясь критики и горячо надеясь, что они сумеют избежать большого скандала. Канада цепляется за недейственные и непрогрессивные методы административной работы. Особенно заметен в пра-

---

[1] Жандарм, иезуит или торгаш в роли врача для больных туберкулезом туземцев — поистине «зрелище для богов»! — *Прим. ред.*

[2] Речь идет о ничтожной подачке — по нескольку долларов в год на душу индейского населения, выплачиваемой за уступку огромнейших и богатейших земель канадскому правительству, произведенную подпоенными и задаренными вождями племен, якобы представлявшими свой народ. Очевидно, что от «выслушивания» жалоб их причины не устраняются. — *Прим. ред.*

вительственных кругах недостаток дальновидности и творческого воображения; в этом отношении администрация Северо-западных территорий не представляет исключения[1].

Следует отметить, однако, что администрация вечно испытывает нехватку средств, несмотря на то, что она располагает отчислениями с доходов от пушного и горного промыслов. Не только в военное время, но и в мирные годы правительственная политика заключалась в сокращении расходов тех департаментов, которые не обеспечивают прямых экономических выгод. Большие средства были отпущены на геологические съемки, которые могут привести, например, к открытию золота, но в то же время штаты национального музея сильно сокращены. Кроме того, администрация Северо-западных территорий испытывает вынужденный недостаток в кадрах, ее низшие чиновники плохо оплачиваются. Индейцы и эскимосы не имеют голоса в правительстве, которое является их опекуном, а политиканы плохо заступаются за них, не учитывая того, что эти народы способны проделать большие работы и заслуживают более внимательного к себе отношения.

Таким образом, англиканская и католическая церкви продолжают содержать школы и больницы, получая финансовую помощь от правительства. Они конкурируют между собой не только в спасении душ, но и в увеличении дохода от каждого нового больничного пациента или школьного ученика. Идет охота за каждой головой. Между религиозными миссиями господствует острая конкуренция, выражающаяся в обращении одних и тех же людей в разных местах то в англиканскую, то в католическую веру; подобные же факты имеют место в работе школ и больниц. Хорошим примером служит Аклавик. Англиканское духовенство пришло сюда первым, выбрало место и построило миссию в 1920 г., а затем вскоре и больницу. В последующие пять лет здесь же были основаны католические миссия и больница[2].

---

[1] В 1934 г. совету Северо-западных территорий был представлен меморандум о вполне осуществимом недорогом плане практического образования для эскимосских девушек и юношей, «которого они теперь не получают ни в какой обычной миссионерской школе» и которое необходимо «для многих нужд в Арктике». Этот меморандум, стремившийся изменить современное положение эскимосов, был составлен мировым авторитетом в отношении канадских аборигенов — д-ром Даймондом Дженессом, руководителем отдела антропологии национального музея Канады. Но в этом отношении ничего не было сделано. — *Прим. автора.*

[2] Аклавик — пушно-торговый центр и отправная база для побережья Западной Арктики; он имеет вместе со своими окрестностями менее 100 белых мужчин и женщин; его временно посещают примерно 300 эскимосов и индейцев. Но обе миссионерские школы, которые там теперь функционируют с больницами при них, претендуют на то, чтобы каждой из них производили выплаты за сто детей. — *Прим. автора.*

Директор СЗТ был противником этого ненужного дублирования функций и предлагал епископу основать свою больницу в Арктик-Ред-Ривер или в Форт-Рэ — поселках преимущественно католических; причем в обоих не было больниц (католическая больница с тех пор построена только в Форт-Рэ). Но епископ был неумолим. Он апеллировал к министру внутренних дел, который постановил, что католической церкви в Аклавике должны быть обеспечены ее привилегии, пока этот вопрос не будет рассмотрен в парламенте. Директор, справедливости ради, решил гарантировать подобные же привилегии англиканской больнице в Аклавике, до того не располагавшей ими.

Этот пример иллюстрирует тот политический нажим, который осуществлялся зачастую в делах Северо-западных территорий. Безразлично, в какой мере правы чиновники администрации, поступая по своему разумению: если их решение идет вразрез с интересами вкладчиков капитала, то оно будет быстро отменено членом кабинета министров. Все чиновники администрации действуют согласно требованиям политики, определяемой членом кабинета министров по данному ведомству, являющимся выборным членом парламента, назначенным на свой особый пост премьер-министром. Поэтому, хотя администрация может оказывать посредством определенных решений и мероприятий значительное влияние, она совершенно неспособна провести какие-либо реформы, которые противоречили бы правительственному курсу, диктуемому политическими соображениями. Но и сам министр не имеет права препятствовать деятельности миссий, компании Гудсонова залива или больших горнопромышленных концернов, независимо от того, приносят или не приносят их действия пользу Северо-западным территориям и их населению[1].

С точки зрения миссионеров главной целью школ является обращение учеников в новую веру. Наибольшая часть учебного плана посвящена религиозным наставлениям и проповедям. Ученики изучают английский язык. Все то полезное, что ученики изучают в школах, они практически могли бы легче приобрести среди своего собственного народа. «Домоводство», которое изучают девочки, — это или те же дела, которые они могли бы усвоить, повседневно находясь дома (например, шитье), или же это то, что оказывается затем бесполезным для них — например умение печь торты и пироги. «Ремесленное обучение» мальчиков включает в себя все, начиная от вязания рыболовных сетей и рубки леса для миссий и до плетения и окраски цыновок. Детей обучают содержать себя в чистоте в то время, когда они

---

[1] Здесь мы имеем довольно редкое со стороны колониального чиновника признание зависимости буржуазного государства от корыстных и общественно вредных интересов монополий и попов. — *Прим. ред.*

находятся в пансионах, но по возвращении в тундру их навыки в гигиене оказываются мало применимыми или совсем забываются [1].

В общем все обучение в миссионерских школах направлено к тому, чтобы превратить туземных детей в убогих подражателей белым мужчинам и женщинам. Одеваясь, как белые, и подражая им, они теряют свою племенную гордость, язык и культуру предков. Проведя свои учебные годы в интернате, туземные дети возвращаются к своим семьям неподготовленными для той жизни, которая им неизбежно предстоит. Познания в английском языке или в начальной арифметике, которые они приобретают, могут помочь им в делах с белыми людьми, но в других сторонах жизни дети оказываются в затруднительном положении. Они вынуждены самостоятельно учиться строить свои хижины — «иглу» и вести свое хозяйство.

Я знаю эскимосского мальчика, который возвратился домой в залив Коронации после обучения в школе католической миссии. Он бегло говорил по-английски и по-французски, но не знал эскимосского языка и оказался в неловком положении среди своего народа. В конце концов он приспособился к обстановке, став переводчиком и проводником в конной полиции.

Обучение в миссионерских школах-интернатах оказывает более глубокое влияние на туземных девочек, чем на мальчиков. Усвоив идеи и обычаи «цивилизации», туземные девочки часто не желают возвращаться к своему народу, предпочитая выйти замуж за белого охотника. Я однажды встретил молодую женщину из племени «собачьих ребер» [2], которая, получив образование в миссионерской школе, стала с презрением относиться к жизни среди своего племени. Она говорила на ломаном английском и французском языках. Я спросил ее, как она сможет использовать свое образование. Улыбаясь улыбкой моны Лизы, она самонадеянно отвечала: «Может быть, я встречу когда-нибудь в лесу белого мужчину».

Хотя на Северо-западных территориях есть независимые торговцы, компания Гудсонова залива практически занимает монопольное положение. Компания действует по своему усмотрению, обходясь без вмешательства правительства в ее торговые дела. Управляющие постами часто сочувствуют туземцам, но бизнес есть бизнес, и если есть спрос на шелк и бархат, дорогие часы, ювелирные изделия или другие предметы роскоши, то эти товары

---

[1] Из этого, как и из других данных, следует, что «святые отцы» эксплоатируют труд своих малолетних питомцев. Надо добавить к тому же, что охват детей школьным обучением ничтожен. В 1945 г. из 1450 эскимосских и индейских детей школьного возраста только 170 обучалось в школах. — *Прим. ред.*

[2] Племя тлин-геха-динне. — *Прим. ред.*

будут проданы, даже если управляющие постами вполне себе представляют, какой вред это принесет покупателям [1].

Полковник Дж. К. Корнуолл, организатор и управляющий торговыми, транспортными и геолого-разведочными предприятиями, провел тридцать лет в округе Маккензи. В 1934 г., когда положение северных индейцев было особенно бедственным, он в одну из своих геолого-разведочных вылазок нашел три умирающие индейские семьи. Родители и дети были в равной мере голодны, снедаемы паразитами и туберкулезом в открытой форме. Днем-двумя позже, в Форт-Смите, он сказал мне: «Наше обращение с индейцами в Канаде есть государственное преступление».

Десятью годами раньше великий датский исследователь Кнуд Расмуссен после своего исторического путешествия по Американской Арктике рассказывал антропологам в Оттаве, что он пришел в ужас от условий жизни многих канадских эскимосов, которых он встречал, и что он объявил бы об этом публично, если бы не был стеснен международной вежливостью.

То, что наблюдал Расмуссен среди эскимосов, а Корнуолл — среди индейцев, так же как и многие другие путешественники, показывает, что эти народы пали жертвой плохого питания и туберкулеза, взаимно дополняющих друг друга. Они — жертвы порочного круга: оружие, поставляемое торговыми факториями, сделало карибу пугливыми и изменило пути их миграций; карибу и другие звери выгнаны из одной местности, истреблены в другой местности, их стало труднее промышлять; все больше времени туземцы вынуждены тратить на охоту, чтобы иметь средства на покупку у промышленников всего необходимого для жизни, которого то и дело нехватает; привозная пища, которую они едят, привозная одежда, которой они пользуются (часто вовсе не имея средств на покупку), не соответствуют тому, что нужно; ко всему этому надо добавить миссионерское образование, которое дает им надежду на будущую, но не на сегодняшнюю жизнь, а также органически присущий им фатализм, ведущий к физической слабости и безразличию.

Такие условия преобладали 20 лет назад. Они преобладали десятилетие назад. Они преобладают сегодня. От Баффиновой Земли до Большого Невольничьего озера туземцы медленно умирают с голода. Местами оказывается поверхностная помощь больным туберкулезом, недоедающим индейцам и эскимосам, но коренные основы их безнадежного положения остаются нетронутыми.

---

[1] Отсюда ясно, что торговые служащие монопольной компании широко практикуют продажу местным жителям заведомо ненужных им товаров, используя или их наивность, или нетрезвое состояние. — *Прим. ред.*

Цивилизация всегда бросает губительную тень на аборигенные группы населения. Но в Советском Союзе сибирские эскимосы как полноправные граждане вошли в состав Союза и обеспечены возможностями улучшения своего положения во всех отношениях. Помимо медицинского обслуживания и обучения ремеслам и другим профессиям, нужным в их повседневной жизни, сибирские эскимосы получили местную автономию и привилегию посылать выборных представителей от своего народа на съезды в Москву. Нет существенных причин, по которым канадское правительство не могло бы стремиться к сохранению здоровья, культуры и независимости туземцев Северо-западных территорий [1].

Ныне, из числа правительственных служащих, социальное обслуживание осуществляется только чиновниками медико-санитарной службы и конной полицией [2]. Число врачей возмутительно мало. Их только семеро, а каждый из них должен обслуживать около полутора тысяч человек, рассеянных по территории более 2,5 млн. кв. *км*. Они не могут предпринимать инспекционные поездки, не отрываясь от больниц, в штатах которых они состоят, и имеют мало времени для изучения состояния здоровья населения. На протяжении почти 2000 *км* от Аклавика до залива Честерфилд вовсе нет врачей, их нет также на восточном побережье Гудсоновых залива и пролива и в восточной части Баффиновой Земли. Чины конной полиции — прежде всего полицейские и не имеют подготовки в области медицины [3].

Администрация должна иметь по крайней мере вдвое больше врачей на Севере и соответствующий штат туземных работников здравоохранения. Эти чиновники, вооруженные знаниями по

---

[1] Здесь особенно ярко проявляется свойственная автору непоследовательность. Сравнение американской практики в отношении к нацменьшинствам с практикой советской должно было бы, казалось, навести его на мысль о глубоком принципиальном различии между национальной политикой империалистической и национальной политикой ленинско-сталинской и связать это различие с противоположностью самого общественно-политического строя. Но автору хочется во что бы то ни стало сочетать несочетаемое. Ведь в том-то и дело, что *есть* существенные причины, по которым канадское правительство *не может* стремиться к сохранению здоровья, культуры и независимости туземцев. — *Прим. ред.*

[2] Обратите внимание: «социальное обслуживание... осуществляется... конной полицией». — *Прим. ред.*

[3] Специальное обследование системы здравоохранения и состояния здоровья эскимосов и индейцев в округе Маккензи, проведенное в 1945 г., обнаружило вопиющие факты в этом отношении. Смертность среди народов Севера во много раз превышает смертность среди остального населения Канады. Особенно опустошающее действие производит туберкулез. Для характеристики «заботы» о здоровье народов Севера могут служить данные, показывающие, что среди эскимосов из общего числа смертей в 84% случаев смерть наступила в результате заболевания, во время которого не оказывалось никакой медицинской помощи. — *Прим. ред.*

биологии, этнологии и социологии, должны быть совершенно независимы от миссионеров и торговцев и заниматься только здоровьем индейцев и эскимосов, живя и путешествуя среди них. Действуя больше путем поучения, чем методами насилия, они смогут привить туземцам уважение к регламентациям охоты (различающимся от места к месту) и способствовать восстановлению чувства собственного достоинства туземцев и их экономической самостоятельности. Они должны уничтожить антисоциальную практику, отнюдь не подрывая основ туземной культуры и национального своеобразия и охраняя туземцев от эксплоатации [1].

Эти люди могли бы обучать туземных детей, не отрывая их от родителей, английскому языку в небольшом объеме, а также всему тому, что имеет для них практическую ценность, вместо того, на что теперь дети должны затрачивать годы учебы в миссионерских школах. Только десятилетние мальчики и девочки, обнаруживающие определенные наклонности и способности, должны направляться в интернаты для прохождения специального курса обучения на стипендиальной основе.

Работа чиновников по улучшению быта туземцев должна координироваться, над ней должно осуществляться наблюдение со стороны опытных и знающих инспекторов, которые, будучи подчинены главному смотрителю по делам северных индейцев и эскимосов, станут путешествовать в течение большей части года по Территориям на лодках, собаках или на самолетах, проводя в различных поселениях достаточно времени для того, чтобы изучить обстановку и оказать соответствующую помощь. Любые расходы по содержанию врачей и чиновников по улучшению быта туземцев будут оправданы улучшением дела зверoохраны и возрождением самих северных индейцев и эскимосов.

Ныне туземцы оказываются все в большей зависимости от торговцев в снабжении оружием, утварью, одеждой и продовольствием. И эскимосы и индейцы больше не применяют искусства предков в изготовлении и употреблении лука и стрел, каноэ, лыж, палаток и т. д. Некоторые индейцы не могут даже сшить хороших моккасин.

---

[1] Благие пожелания автора ценны лишь теми указаниями на нынешнее положение, которое они в себе содержат. Из этих высказываний автора следует, что фактически немногочисленные белые администраторы и врачи Канадского Севера зависят от попов и торгашей, что они занимаются своими личными делами, а вовсе не охраной здоровья и благосостояния коренного населения, и даже редко соприкасаются с ним непосредственно. В своих отношениях с коренным населением они действуют методами насилия, подавляя его человеческое достоинство и подрывая его хозяйство. Практика администрации антисоциальна. Коренное население безжалостно эксплоатируется.— *Прим. ред.*

После того как Кленгенберг[1] нашел дорогу в залив Коронации, все «медные» эскимосы стали относительно цивилизованными. Они были обеспечены ружьями, начали носить привозную одежду и потреблять привозное продовольствие. На вершине их «процветания» в конце 1920-х годов на них обрушились болезни, и многие из них умерли. 1930-е годы были голодными годами, когда песцов добывалось мало, а цены были низки. Эскимосы оказались вынужденными потреблять меньше привозной пищи и одежды и снова начали делать каяки и охотиться с луком и стрелами. Они возвратились к своему старому укладу жизни. И вот рождаемость превышает смертность, болезни становятся редкими [2].

По-настоящему честные правительственные агенты могут помочь этим эскимосам обеспечить себе прочную самостоятельность [3].

Многие из эскимосов и индейцев обнаруживают склонности и способности к механике, радио, авиации, медицине, геологоразведке и т. д., так же как к оленеводству и разведению овцебыков, так что они могут занять свое место наравне с белыми в деле развития производительных сил Северо-западных территорий. Северные индейцы рассматриваются в общем как стоящие на низком уровне развития по сравнению с эскимосами и белыми, но эта отсталость, если она и существует, обязана большему, чем среди эскимосов, разрушающему влиянию белых, которому они подвергаются уже более столетия; если бы это влияние изменилось к лучшему, то и результаты его были бы иными, если только к тому времени туберкулез и инфлуэнца не поглотят всех индейцев. Относительные достоинства эскимосов и индейцев не определялись, но, по мнению, господствующему среди встречающихся с эскимосами людей, как ученых, так и неученых, эскимосы в общем по умственному развитию вполне могут быть сравнимы с белыми, хотя имеются глупые эскимосы, так же как и глупые белые. Обычное представление о всех эскимосах, как о

[1] Один из крупных промышленников по части морского зверобойного и пушного промыслов, орудовавший на Канадском Севере в начале XX в. — *Прим. ред.*

[2] Как видим, у нашего автора сразу несколько «утопий». Он предается упованиям то на благожелательных по отношению к коренному населению чиновников, то на возврат коренного населения к старому укладу жизни, существовавшему на Крайнем Севере до проникновения туда представителей американского капитализма. — *Прим. ред.*

[3] Раньше (см. стр. 238) мы видели, что автор как будто уже дошел до понимания того, что провинциальному (а тем более — колониальному) администратору приходится подчиняться министрам, а тем, в свою очередь, приходится преклоняться перед интересами монополий; а теперь наш автор снова начинает возлагать надежды на каких-то «по-настоящему честных правительственных агентов». Все это не более чем утопия провинциального чиновника. — *Прим. ред.*

детях, нуждающихся в соответственном этому возрасту обращении, является большой ошибкой. Если эскимосы и ведут себя иногда, как дети, то нужно вспомнить, что, живя в XX столетии, они находятся на уровне каменного века. Если проявить в отношениях с эскимосами благожелательное взаимопонимание и оказать им бескорыстную помощь, они станут незаменимыми участниками развития Арктики, но в продолжение трудного периода приспособления к новым путям развития их нужно охранять от вырождения.

Торговля должна находиться под строгим контролем. Цены на пушнину должны быть справедливыми, так же как и на товары, необходимые туземцам. Долговую систему надо уничтожить; каждый охотник должен получать в торговой фактории кредит только тогда, когда он приносит пушнину на сумму, превышающую ценность забираемых им в этот раз товаров.

Наконец, правительственные субсидии миссионерам на Северо-западных территориях не должны превышать по своим размерам обычной помощи духовенству различных вероисповеданий, оказываемой в других местах. Церковные школы и больницы, должны быть возможно скорее переданы правительству, которое сделает их совершенно несектантскими и обеспечит их квалифицированными учителями и нянями, в числе которых могут быть и туземцы.

Но, увы, твердолобые чиновники (некоторые из них даже не считают туземцев за людей) стараются холодно доказать, что содержание школ и больниц обойдется правительству много дороже, чем они стоят ныне, и что если миссионеры согласятся добровольно оставить свои позиции, то они потребуют полного возмещения своих капиталовложений. Гуманный ответ на это был бы такой: федеральные больницы на Севере скоро смогут себя полностью окупать, а что касается школ, то лучше иметь их немного или вовсе не иметь, чем оставлять их в ведении миссионеров. Деньги налогоплательщиков, идущие на современные миссионерские школы, тратятся в значительной мере зря.

Когда меры, указанные в этой главе, будут предприняты, индейцы и эскимосы Северо-западных территорий могут стать независимыми и самостоятельными национальными группами и полноценными гражданами доминиона. Современная администрация, стремящаяся к политике «свободного предпринимательства», привела туземцев к моральной и физической деградации.

Горнопромышленное и общепромышленное развитие будет распространяться за Полярный круг к берегам Ледовитого океана. Когда транспортные и пассажирские самолеты будут летать туда и обратно над Полярным бассейном между Европой, Азией и Северной Америкой, Арктические острова окажутся линейной станцией; они будут становиться все более известными,

а их минеральные залежи начнут разрабатываться. Органически, по своей природе и наследственности, эскимосы являются, логически рассуждая, основной силой в деле развития производительных сил Арктики. Но если рассматривать их всегда согласно миссионерской схеме только как охотников и звероловов, то они будут выброшены из процесса развития. Стоимость всей пушнины, вывозимой из Северо-западных территорий, оказывается каплей в бочке с водой в сравнении с тем, что выращивается на зверофермах южной Канады, и стоимость золотодобычи Территорий намного ее превышает.

Пусть эскимосы, приспособленные к условиям своей среды, продолжают охотиться, промышлять пушнину, пасти оленей, но они могут также служить в качестве механиков, техников, радистов, метеорологов, геологов-разведчиков, учителей, врачей, медицинских сестер — словом, выполнять любую работу на Крайнем Севере. С сентиментальной и этнологической точек зрения было бы желательно предохранить их от нашей цивилизации. Но это экономически невыгодно для доминиона в целом. К тому же это — чисто академическое рассуждение, ибо цивилизация уже коснулась их.

Забытым углом, еще покрытым тенью, над которым, конечно, в свое время прольется свет, являются Северо-западные территории; близорукость тех, кто ведает этим краем, невероятна. Если мы будем рассматривать эскимосов и их положение с точки зрения неизбежного движения на север, то придем к заключению, что они смогут стать для нас гораздо большей активной силой, чем ныне, гораздо более полезными, чем в музейных стеклянных футлярах, где они найдут свой конец, если мы оставим их в нынешнем состоянии.

ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ СЕВЕРО-ЗАПАДНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Из книги Ричарда Финни „Канада движется на Север", Лондон, 1945[1].

В течение почти столетия после путешествия Александра Маккензи по реке, им открытой и носящей его имя, транспорт на Северо-западных территориях осуществлялся исключительно на каноэ и на йоркских лодках летом и на собачьих упряжках — зимой.

Йоркские лодки были введены компанией Гудсонова залива около 1826 г., и некоторые из них еще находились в употреблении двадцать лет назад. Дуглас Мак-Кэй в книге «Почтенная компания» (Индианаполис. 1936 г.) описывает их так:

«Они тщательно строились из отборной ели и делались двух размеров: одни имели в длину 28 футов (9,4 *м*), а другие, побольше, — 40×10 футов (12×3 *м*), нос и корма имели скос под 45°, что позволяло лодке легче проходить через пороги. Большая йоркская лодка имела экипаж из 8 гребцов, «носового» (бáкового гребца) и рулевого и могла перевозить до 100 мест груза по 40 *кг* каждое. Гребцы пользовались тяжелыми 6-метровыми веслами, вставали на ноги при каждом взмахе весла, а заканчивая удар веслом, присаживались. «Носовой» вел лодку через быстрины, отталкиваясь от камней длинным багром. Рулевой поправлял курс веслом, укрепленным на корме. При попутном ветре ставился квадратный парус. В каждой лодке имелись три брезента, котелки, сковороды, топор, молоток и прочий инструмент, а также канаты для перетаскивания лодки на катках по волокам. Йоркские лодки были хорошим грузовым транспортным средством и заменили собой большие северные каноэ.

Естественный путь к Маккензи состоял из цепи озер и рек, тянущейся от Йоркской фактории и Норвей-Хауза к волоку Ля-Лош (или Метис), а отсюда к реке Клируотер, впадающей в Атабаску. В 1883 г. Канадская Тихоокеанская железная дорога достигла Калгари, а тремя годами позднее была построена фургонная дорога между Форт-Эдмонтоном и Атабаска-Лендинг. С этого времени Эдмонтон стал воротами западных районов Севера. Йоркские лодки применялись между волоком Ля-Лош и Форт-Макферсоном до 1886 г., но жесткая конструкция и относительно глубокая осадка делали их неповоротливыми при плавании в быстрых и мелких водах и через пороги. Постепенно они были заменены гибкими плоскодонками с лопатообразным носом,

[1] Finnie, R., Canada Moves North. Hurst-Blackett, L., 1945, pp. 79—99.

прозванными «осетровками»; они имели в длину от 6 до 15 *м* и брали груз от 5 до 8 *т*.

В 1886 г. на реке Клируотер при слиянии ее с Атабаской был спущен на воду пароход «Грэем» для плавания между Форт-Мак-Меррей и Смитс-Лендинг (первоначальное название Форт-Фицджералда). Река Атабаска впадает в озеро Атабаска, а река Невольничья является стоком озера Атабаска и впадает в Большое Невольничье озеро, откуда берет начало собственно река Маккензи. Единственным препятствием для судоходства между Форт-Мак-Мерреем и дельтой Маккензи являются пороги общим протяжением в 25 *км*, тянущиеся от Форт-Фицджералда к Форт-Смиту. Грузы, направляющиеся на Север, снимались с судов в Смитс-Лендинге и перевозились на быках и лошадях по лежневой дороге через болота и тайгу. Плоскодонки проскакивали через пороги (в последний раз это имело место в 1927 г.), но при перепаде в 33 *м* на протяжении 26 *км* это было чрезвычайно опасно: гибло много снаряжения и немало людей.

В 1887 г. на реке Маккензи появился первый пароход «Ригли», ходивший между Форт-Смитом и Форт-Макферсоном. Это был винтовой пароход, в топки которого шли четырехфутовые еловые поленья, заготовленные в нескольких дровяных складах. Первым пароходом с кормовым колесом был «Маккензи-Ривер», спущенный на воду 20 годами позднее и ходивший до 1941 г.

С постройкой в Форт-Смите парохода «Ригли» для округа Маккензи наступила новая эра. Во времена каноэ, йоркских лодок и «осетровок» на торговые фактории можно было доставлять только важнейшие для Крайнего Севера грузы; теперь возможности транспорта грузов стали почти неограниченными.

В 1914 г. началась постройка железной дороги на север от Эдмонтона до Уотеруйэса, что в 5 *км* от Мак-Меррея. Дорога вошла в эксплоатацию в 1919 г., хотя до Уотеруэйса была доведена только в 1926 г.

По завершении постройки Северо-Альбертской железной дороги единственным узким местом между Эдмонтоном и дельтой Маккензи остался волок у Форт-Смита. Быки, запряженные в так называемые «краснореченские» повозки[1], тащили грузы по волоку; и так продолжалось до конца прошлого века, когда волы были заменены лошадьми. Переход к моторному транспорту был осуществлен братьями Раянами, американскими ирландцами. Раяны построили настоящую дорогу. До самого озера Ля-Биш, что в 500 *км* южнее, нельзя добыть гравия, и эта дорога была проведена по болоту с помощью песка, глины, а местами пришлось прибегнуть к накатнику. Ремонт требовался после каждого сильного дождя, и содержание дороги обходилось ежегодно

[1] От Красной реки (Red River), впадающей в оз. Виннипег. — *Прим. ред.*

в 10 тыс. долл. Дело бр. Раянов вскоре превратилось в предприятие общественного пользования, и правительство Альберты (только последние 2,5 *км* дороги находятся на Северо-западных территориях) предоставило Раянам фактическую монополию на дорогу и на транзитные перевозки, хотя она и открыта для езды на транспорте личного пользования. В 1934 г. конкурентами была построена параллельная дорога.

Когда братья Раяны начинали свое дело на волоке Смит-Фицджералд, они имели лишь несколько конных упряжек. Четырнадцатью годами позже в их распоряжении были четыре грузовые машины, два тягача, автобус и десять конных упряжек, с общей грузоподъемностью в 2 тыс. *т*. В 1938 г. они перевезли на север 8 тыс. *т* грузов менее чем за полгода.

Важнейшим из средств широкого развития Крайнего Севера явился самолет.

В 1915 г. Чарлз Кэмселл [1] поставил вопрос о применении летающих лодок для исследовательской работы в Субарктике. Из-за войны это предложение не нашло отклика.

До 1921 г. в отношении зимних полетов было очень мало опыта, но в марте указанного года два пилота — Горман и Фуллертон — перелетели на двух юнкерсах в Форт-Симпсон на реке Маккензи, где повредили оба самолета; сломанный винт пришлось заменить самодельным, изготовленным на месте из дубового санного полоза с помощью столярного клея, вываренного из лосиной туши. В следующую осень летчики совершили вторую попытку и достигли ранее намеченного места — нефтяных месторождений, незадолго до того открытых менее чем в 150 *км* южнее Полярного круга. Это был первый в Канаде успешный опыт установления воздушной связи с Крайним Севером. Затем наступило временное затишье, в течение которого Полярный круг в канадском секторе не пересекался самолетом.

Между тем опытная работа на севере Онтарио, Квебека и Манитобы показала, что самолет может играть очень важную роль в транспорте отдаленных областей Канады, в охране и таксации лесов и в аэрофотосъемке.

Тот факт, что все кратчайшие пути между Северной Америкой и Евразией проходят через Северную Канаду, был осознан канадским правительством в 1922 г., когда опытный пилот и топограф майор Р. А. Логан (впоследствии — подполковник канадских воздушных сил) был отправлен для изучения лётных условий на острова Восточной Арктики. Он выбрал места для аэродромов на северных частях островов Баффина и Элсмира и в своем отчете выдвинул предложение о посылке на зимовку на

---

[1] Ч. Кэмселл — старый деятель Канадского Севера, бывший правительственным уполномоченным по Северо-западным территориям и министром горной промышленности и ресурсов. — *Прим. ред.*

остров Эллсмира небольшой авиационной экспедиции для более тщательного изучения вопроса. Но в это время канадская военная авиация была в состоянии реорганизации, и трансполярные полеты рассматривались некоторыми влиятельными чиновниками не серьезнее, чем табачный дым.

Вильяльмур Стефансон в своей книге «Северный курс империи», изданной в 1922 г., сделал много предсказаний в части развития авиации на Севере, которые тогда высмеивались в широких кругах как фантастические, а ныне осуществились.

Первым самолетом, летавшим над Канадским Севером, был гидросамолет, принадлежавший правительству Соединенных Штатов и предназначенный для летной экспедиции 1925 г. Дональда Б. Мак-Миллана, базировавшейся на Эту в Северной Гренландии[1]. Этот самолет вел ставший затем известным своим полетом к Северному полюсу Ричард Э. Бэрд, который совершил один или два разведывательных полета через залив Кэйна к острову Эллсмира.

В 1924, 1925 и 1926 гг. гидросамолеты летали над пловучим льдом у берегов Ньюфаундленда и Лабрадора в целях разведки лежбищ тюленей, и хотя этот район находится значительно южнее собственно Арктики, условия здесь подчас сравнимы с арктическими. Эти полеты способствовали развитию субполярных воздушных сообщений.

Самолет вновь появился в бассейне Маккензи в 1926 г., когда самолет Виккерс «Викинг», применявшийся в предшествующем летном сезоне на севере Британской Колумбии и в районе Форт-Лаярда, перелетел в область к северу и востоку от реки Невольничьей, перебрасывая партии геологов-разведчиков.

В 1927—1928 гг. важные субполярные опытные полеты были совершены летчиками канадских воздушных сил во время так называемой экспедиции Гудсонова пролива, организованной

---

[1] Хотя первым полетом, совершенным в Арктике, был полет Андре, погибшего при попытке достичь Северного полюса на свободном аэростате в 1897 г., однако первым полетом на самолете был, вероятно, полет русского летчика Нагурского в 1914 г.; он летал на гидросамолете Фарман от Крестовой губы на Новой Земле к заливу Литке и позднее пролетел 100 *км* над Баренцовым морем. — *Прим. автора.*

От редакции. Русский морской летчик, поручик по адмиралтейству Иван Иосифович Нагурский совершил в 1914 г. на Новой Земле восемь полетов: 8 августа — вдоль западного берега Новой Земли в поисках экспедиции Седова (около 420 верст); 9 августа — на ледовую разведку для шхуны «Андромеда» (1 час. 45 мин.); 12 августа — два полета, с вынужденной посадкой из-за поломки мотора при втором полете; 30 августа — полет длительностью в 1 час. 40 мин. на поиски судна экспедиции Седова «Св. Фока», шедшего обратно в Архангельск (при этом Нагурский достиг 76° с. ш.); 31 августа — обратный полет в течение 3 час. 15 мин. от залива Литке в Крестовую губу. После этого Нагурский совершил еще два полета из Крестовой губы (см. «Летопись Севера», I, ГУСМП, Москва, 1949).

министерством торгового флота и рыболовства (ныне министерством транспорта); в ходе этих полетов проводилась аэрофотосъемка. Она проводилась также в 1930 г. и позднее самолетами воздушных сил, покрывавшими значительные районы Западной Арктики и Субарктики, на основании чего были составлены содержательные и наглядные аэрофотопланы, незаменимые для геологов-разведчиков и геологов в качестве важного дополнения к сведениям о сложной топографии данных областей.

В 1928 г. в Канаде развивалась коммерческая авиация; к этому времени уже образовалось несколько компаний, распространивших свою деятельность от Атлантического до Тихого океана, и планировалось продвижение на Крайний Север. Наконец 6 марта следующего года был пересечен Полярный круг, а 1 июля летчик Пенч Дикинс из компании «Уэстерн Канада эруэйс», вскоре слившейся с компанией «Канадиан эруэйс», привел свой моноплан Фоккер в Аклавик, в дельте реки Маккензи. Эти перелеты можно сравнить с первыми маслинами, которые трудно вытрясти из бутылки. Другими «первыми» арктическими и субарктическими перелетами 1929 г. были: перелет 29 июля к Большому Медвежьему озеру, 2 апреля — в Сноудрифт и Форт-Рилаенс на восточном берегу Большого Невольничьего озера, 10 апреля — в Форт-Рэ на северном рукаве Большого Невольничьего озера, 3 октября — к Большому Медвежьему озеру и заливу Коронации.

Расстояние по дуге большого круга от Эдмонтона до Аклавика равно 2480 *км;* Дикинс покрыл его на своем моноплане Фоккер в два беспосадочных этапа по 17 час. Едва он приземлился, как местные эскимосы, никогда раньше не видавшие самолета, потребовали поднять их в воздух. Но одна старая женщина отнеслась к самолету скептически, воскликнув: «Не верю я в это — крыльями не машет». Один не менее остроумный эскимос из залива Коронации сказал, увидя в первый раз самолет: «Это верно — птица большая, да вряд ли в ней много мяса». Однако эскимосы редко проявляли страх, когда к ним прилетали белые люди, полагая, что они и сами смогут построить подобную вещь, будь у них инструмент и другие средства. Большинство из них настолько сообразительны в механике, что способны разобрать и починить почти все, начиная от часов и кончая двигателем внутреннего сгорания. Поэтому нет причин, по которым канадские эскимосы не могли бы стать летчиками или авиатехниками [1].

Когда летом 1929 г. Пенч Дикинс ставил свои рекорды, его товарищ Лей Бринтнелл также совершал пионерные полеты.

[1] В Сибири незадолго до второй мировой войны восемь эскимосов обучались профессиям летчика и механика; троим из них, налетавшим самостоятельно по сто часов каждый, были выданы пилотские дипломы. — *Прим. автора.*

В августе, поднявшись в воздух в Виннипеге с геологом-разведчиком Жильбером Ля-Бином, он достиг Паса, затем Мак-Меррея, пошел далее над рекой Маккензи к Форт-Симпсону, к Форт-Норману, а оттуда над Медвежьей рекой к Большому Медвежьему озеру. В следующую осень Ля-Бин сделал здесь заявки на богатейшие в мире залежи ураново-радиевой руды. Бринтнелл направился с Большого Медвежьего озера к Аклавику, где он принял на борт государственную экспедицию во главе с О. С. Финни и затратил шесть с половиной часов на первый перелет от этого пункта к Доусон-Сити на территории Юкон. На следующий день он стартовал на юг и, летя над побережьем Британской Колумбии через Эдмонтон и Пас, прибыл в Виннипег, глубоко убежденный в огромных возможностях, которые открывает применение там самолетов для горнопромышленного развития Северо-западных территорий.

Этой же осенью правительство заключило договор на перевозку арктической почты с «Комершел эруэйс» — компанией, которая вскоре слилась с «Канадиан эруэйс», и с этого времени вся почта в Арктику стала пересылаться без особой доплаты.

29 августа 1929 г. самолет, принадлежавший одному геологоразведочному синдикату, перелетел от Черчилля к субарктическому заливу Честерфилд на северо-западном берегу Гудсонова залива, оказавшись предвестником появления здесь на следующее лето большего числа самолетов.

Когда в середине прошлого века два судна и 105 человек Джона Франклина были поглощены полярной стихией, ряд экспедиций, посланных на их поиски, проделал неизмеримо больше научной и исследовательской работы, чем смогла бы выполнить сама злосчастная экспедиция Франклина. Нечто подобное этому произошло осенью 1929 г., когда полковник Мак-Алпайн, горнопромышленник из Торонто, полетел на фоккере с семью спутниками в Арктику и исчез недалеко от места трагедии Франклина. За этим последовало прочесывание тундры самолетами, завершившееся благополучным возвращением пропавших. Это происшествие не только увеличило познание условий субполярных полетов, но и обратило общественное внимание на минеральные ресурсы Крайнего Севера и на возможность их использования с помощью исследований с воздуха и авиатранспорта. Стало известно, что самолеты могут успешно работать при крайне низких температурах и что бо́льшая часть Северо-западных территорий, испещренная озерами и реками, обеспечена лётными полями. Озера и реки являются идеальными аэродромами для гидросамолетов летом и для самолетов на лыжных шасси зимой.

Ожидания канадского общества в отношении сенсационных полетов в Арктике, возбужденные поисками Мак-Алпайна, были удовлетворены в сентябре 1930 г. перелетом к Магнитному полюсу.

До этого большинство населения вряд ли знало о таком месте и путало его с географическим Северным полюсом, расположенным на 2100 *км* севернее. Нахождение в это же время на острове Уайт, к северо-западу от Шпицбергена, остатков экспедиции Андре, состоявшейся на свободном аэростате за 33 года до этого, привлекло к полету на Магнитный полюс больше внимания, чем он того заслуживает. На моноплане Фоккер, оставленном партией Мак-Алпайна за двенадцать месяцев до того на арктическом побережье, наскоро подготовленном к полету взамен машины, первоначально предназначенной для полета, майор Л. Т. Бароуш, старый исследователь на государственной службе, автор этих строк, Уолтер Гильберт в качестве пилота и бортмеханик Стенли Найт поднялись в воздух с площадки близ обособленной пушной фактории на отдаленном острове Короля Уильяма. Мы летели над предполагаемым местом Магнитного полюса, не имея возможности сесть из-за плохой видимости, затем пересекли забитый льдом пролив Росса до оконечности острова Короля Уильяма и сделали посадку на мрачном скалистом берегу, надеясь обнаружить там следы экспедиции Франклина.

Маршрут полета был определен на основании недостоверного документа и эскизной карты, обозначающих место погребения тела и записок Джона Франклина. И хотя Бароуш и я нашли каменную пирамиду и остатки лагеря Франклина, но эти предметы не пролили нового света на эту мрачную историю. Были, однако, засняты тысячи километров ранее не нанесенной на карты береговой линии и был проложен путь для будущих полетов.

Вслед за геологами-разведчиками, положившими начало развитию авиации в Канадской Арктике, самолетами поспешили воспользоваться и другие. Зимуя в 1930—1931 гг. на побережье залива Коронации, автор уже видел начало нового, ускоренного темпа жизни этой страны. Залив Коронации до недавнего времени считался одним из самых труднодоступных углов континента, до которого можно было добираться только на лодке летом и на собачьих упряжках зимой, а ныне он внезапно оказался отдаленным от цивилизации только одним-двумя днями полета. Ряд самолетов посетил залив той зимой, доставляя туда почту, промышленников и миссионеров и вывозя оттуда шкурки песцов. Изоляция этого и многих других арктических районов была в тот год преодолена, и «медных» эскимосов посетили различные правительственные чиновники, генерал-губернатор Канады, журналисты и даже туристы. В 1930 г. автор направлялся на Север пароходом, а ранее в этих местах он путешествовал на каноэ, на самолете и на собаках; в 1931 г., закончив дела, автор отправился обратно на самолете.

Летом 1929 г. партии геологов-разведчиков перелетели в залив Хантер в северо-восточном углу Большого Медвежьего озера, а

также в район озер Дисмал. Весной следующего года бензин и другие грузы были отправлены по воздуху из залива Коронации в лагерь на озерах Дисмал, расположенных на 100 *км* в глубь материка. В тот период партии работали также на арктическом побережье. В августе того же 1930 г. летчик Б. Спенс с бортмехаником Уилером, позавтракав в Коппермайне на борту судна «Бейчимо», совершавшего снабженческие рейсы в Западной Арктике, перелетели затем через тундру и подоспели к ужину в залив Честерфилд на борт восточноарктического снабженческого судна «Наскопи».

В 1931 и 1932 гг. знаменитые открытия урановых и серебряных месторождений, впервые сделанные Жильбером Ля-Бином, а затем и другими, привели к «авиационной лихорадке» на Большом Медвежьем озере. «Канадиан эруэйс» и другие компании транспортировали людей и грузы, используя более десятка самолетов против двух, летавших там в 1929 г. Кроме того, туда и обратно стали летать самолеты горнопромышленных компаний. Например, Уильям Джуитт, летчик-геолог-разведчик, осуществлял на легком самолете Де-Хевиленд бесперебойную связь на 1,5 тыс. *км* между участком его компании на Большом Медвежьем озере и Эдмонтоном.

В 1932 г. В. Лей Бринтнелл, один из старых работников «Канадиан эруэйс», образовал свою собственную компанию «Маккензи эр сервис». На Новый год он прибыл в радиевый лагерь «Эльдорадо» на Большом Медвежьем озере с 200 *кг* свежих овощей, которые он доставил горнякам немороженымн, хотя температура падала до 56° ниже нуля.

В течение ряда лет ни один из арктических самолетов не был оборудован радио и ни один не обслуживался регулярно метеосводками от правительственных радио- и метеостанций, разбросанных вдоль Маккензи и на арктическом побережье; однако при всех перелетах, которые были совершены до 1939 г., не было несчастных случаев с пассажирами, хотя несколько самолетов потерпели аварии и 1—2 летчика были убиты.

В 20-х годах на Северо-западных территориях возникла цепь правительственных радиостанций. В 1924 г. была создана рация в Форт-Симпсоне, в 1925 г. — вторая в Аклавике, а вскоре и другие, распространившиеся, наконец, до Гудсонова пролива. В первые годы они занимались главным образом сбором и передачей метеорологических данных для канадского бюро погоды (станции в Гудсоновом проливе обслуживали также судоходство в Гудсоновом заливе), но они передавали и коммерческие телеграммы. В 1941 г., помимо десяти с лишним раций, содержащихся правительством, все крупнейшие торговые фактории компании Гудсонова залива на Территориях имели коротковолновые телеграфные и телефонные передатчики, а авиационные и

горнопромышленные компании имели радиооборудование всюду, где это вызывалось необходимостью.

Со времен Херна и Маккензи на Северо-западных территориях процветала система связи, издавна известная под названием «моккасинового телеграфа», то есть попросту обычная передача новостей и сплетен через путников. Если это и не столь красочно, как барабанный телеграф негров Африки, зато не менее действенно. До введения радио новости переносились с дельты Маккензи к Баффиновой Земле и от залива Честерфилд к Форт-Смиту. В наше время радио немедленно передает голые факты, но интересные детали продолжают отправляться по «моккасиновому телеграфу», и эта система еще прочно сохранилась у индейцев, эскимосов и белых.

В феврале 1944 г. была закончена телефонная линия вдоль «Канолской» дороги, соединяющей Норманские нефтепромыслы с Аляскинской автодорогой; эта линия была выполнена частными фирмами по договору с военно-инженерным корпусом армии США. Это была первая телефонная линия, соединяющая Северо-западные территории с внешним миром.

Компания Бринтнелла была одной из первых авиатранспортных компаний, оборудовавших все свои самолеты двухсторонней телефонной и телеграфной радиосвязью; наземные рации корпуса связи канадской армии на Севере держали с ними телефонную связь. Ныне при полетах здесь поддерживается режим радиосвязи через 15-минутные интервалы, как на авиатрассах США и на линиях компании «Транс-Канада эрлайнс».

В 1933 г., когда в южных районах полеты еще считались опасными предприятиями, в Арктике самолет стал уже обычным явлением, наряду с пароходом и собачьей упряжкой. Были и необычные полеты: здесь промышленник сломал ногу, там торговцу нужно совершить срочную сделку, где-нибудь одинокий разведчик сошел с ума, на арктическом побережье человек заблудился или умирает с голода — во всех этих случаях та или другая компания посылала самолет на выручку из беды.

Городок Йеллоунайф на северном рукаве Большого Невольничьего озера, в 500 *км* южнее Полярного круга, обязан своим ростом авиации. Йеллоунайф возник в 1935 г., а 5 сентября 1938 г. здесь был получен первый золотой слиток. В промежутке между этими датами множество геологов-разведчиков, летая туда и обратно на самолетах, заполнило пустынные районы между Большим Невольничьим и Большим Медвежьим озерами. Некоторые из заинтересованных синдикатов, как и одиночки, фрахтовали самолеты; одна компания имела пять собственных машин, обслуживавших полевые разведочные партии с июня по конец сентября. Техника «глубинных полетов» достигла высокой ступени. Когда обнаруживались промышленные месторождения,

то машины и различные грузы перевозились самолетами к лагерям. Большие грузы доставлялись в Йеллоунайф водным путем летом и тракторно-санными поездами зимой.

Развитие воздушного транспорта на Севере ныне поощряют геологи-разведчики, горнопромышленники, геологи, пушные промышленники и торговцы, а также канадская конная полиция, миссионеры и врачи.

В 1935 г. д-р Чарлз Кэмселл совершил с летчиком П. Дикинсом первый перелет с тихоокеанского побережья к Форт-Симпсону на Маккензи в устье реки Лайард. Покойный генерал-майор Джемс Мак-Брайен, бывший в то время комиссаром канадской конной полиции, осуществлял на самолете инспектирование многих своих северных отрядов. В 1936 г. он совершил одно из самых дальних в Канаде путешествий на самолете. Он был в отсутствии на гидросамолете Фэрчайлд-71 целый месяц, причем только пять дней были им целиком проведены на земле; он пробыл в воздухе 110 час. и покрыл почти 18 тыс. *км*. Д-р Чарлз Кэмселл рекомендовал ему возвращаться на юг через реку Лаярд вместо его прежнего северного пути через Аклавик и реки Поркюпайн и Юкон. Мак-Брайен летел обратно с Юкона через северную часть Британской Колумбии, и в его дневнике есть такая запись: «Несомненно, этот путь станет в будущем одним из обычных больших путей из США и Канады на Дальний Восток» [1]. На следующий год 5 июля это осуществилось установлением регулярного авиапочтового сообщения между Эдмонтоном в Альберте и Уайтхорсом с ответвлением на Доусон — административный центр территории Юкон.

Любопытной стороной развития воздушных сообщений в Субарктике было браконьерство. Нарушители из промышленников летали в запрещенные районы, били лисиц и карибу и возвращались обратно. Конная полиция, располагая только лодками или собачьими упряжками, не могла справиться с исчезавшими преступниками. Положение изменилось в результате применения самолетов. На тихоокеанском и атлантическом побережьях гидросамолеты уже давно начали с успехом использоваться для борьбы с контрабандистами, а в 1939 г. полиция приобрела самолет и для Северо-западных территорий. Теперь стало возможным совершать срочные инспекционные поездки, а отряды, расположенные в отдаленных местах, смогли находить выход в крайних

[1] Это «предсказание» являлось лишь одним из рекламных шагов, связанных с кампанией, поднятой в Канаде с целью продать Соединенным Штатам территории, лежащие на кратчайших путях между главными центрами США и Дальним Востоком, для сооружения авиатрасс. США в этот период предпринимали шаги к активизации своей политики на Тихом океане, где Япония решительно встала на путь агрессии в Китае, затрагивая империалистические интересы США. Канада пыталась использовать свое положение в связи с такой обстановкой. — *Прим. ред.*

обстоятельствах. Самолет обеспечил большую оперативность и точность в деле соблюдения законности на территории Севера.

Обе церкви, активно действующие в Северо-западных территориях, пользуются самолетом для инспектирования своих далеко заброшенных миссий.

В течение последних нескольких лет немало туристов приезжало в Западную Арктику и покидало ее на транспортных самолетах, совершающих регулярные рейсы.

Помимо пассажиров, самолеты на Канадском Севере перевозят много различных грузов, начиная от живых цыплят и коров и кончая динамитом и тяжелым оборудованием для горной промышленности. Радиево-серебряный рудный концентрат отправлялся с Большого Медвежьего озера не только водным путем, но и на самолете; множество тюков с песцовыми шкурками ежегодно отправлялось на самолетах с арктического побережья. Перед второй мировой войной в Канаде перевозилось на самолетах больше грузов, чем в любой другой стране (кроме, вероятно, Советского Союза), и большая часть их шла на Север или шла оттуда [1].

С 21 августа по 3 сентября 1937 г. Губерт Уилкинс и полковник авиации Хиллик-Кеньон с экипажем из трех человек, базируясь на залив Коронации, летали на двухмоторной летающей лодке Консолидейтед почти до Северного полюса в безуспешных поисках экипажа Леваневского, исчезнувшего во время трансполярного перелета [2]. Они делали посадки на островах Принца Патрика и Мелвилля. Позднее, перенеся свою базу в Аклавик и пользуясь машиной Локхид «Электра» на лыжах, они повторили в зимнее время свои полеты над Северным Ледовитым океаном, демонстрируя возможность полетов в этом районе при свете луны. В общем за лето и за зиму они покрыли 55 тыс. *км*.

Гражданские транспортные самолеты совершили ряд рейсов на север континента до острова Виктории и даже над землей Короля Уильяма, перевозя пассажиров и загружаясь пушниной, но до 1941 г. только несколько машин — но не коммерческих — побывали в Восточной Арктике. В числе этих машин был самолет Паркера Крамера, имевший 12 лет назад посадку в Панг-

[1] Берется в расчете на душу населения. Объем перевозок на северных воздушных линиях измерялся 500—900 *т* в год. Число самолетов не превышало двух десятков. Советский Союз занимал уже до войны и занимает в настоящее время первое место в мире по объему авиационных грузовых перевозок, во много раз превосходящих грузооборот канадской авиации. — *Прим. ред.*

[2] Отметим, что автор нигде не упоминает о знаменитых трансполярных перелетах из СССР в США советских летчиков Чкалова и Громова. Между тем именно советским летчикам принадлежат наиболее выдающиеся достижения в установлении международных трансполярных воздушных сообщений. — *Прим. ред.*

ниртунге на Баффиновой Земле во время печально закончившегося трансатлантического рейса; в 1934 г. предприимчивый летчик Джон Грайерсон, перелетая из Лондона в Оттаву, провел ночь в Лейк-Харборе, на южном берегу Баффиновой Земли.

Авиация в округе Маккензи тесно связана с разведкой и разработкой минеральных залежей, но война принесла в Восточную Арктику и Субарктику новый стимул для развития авиации. В соответствии с планом обороны Западного полушария, побережье Баффиновой Земли от Лейк-Харбор до залива Камберленд и пункты к северу от него были подвергнуты изучению с точки зрения строительства здесь аэродромов для использования в качестве патрульных баз и в качестве баз на трассе перегона истребителей в Англию. Возможно, после ряда опытов и установки оборудования полеты вокруг Баффиновой Земли станут обычным явлением в мирное время и приведут к разработке минеральных месторождений на этом острове площадью в 520 тыс. кв. *км*

Летом 1942 г. началось сооружение сухопутных аэродромов вдоль долины реки Маккензи (силами инженерных войск армии США и гражданских подрядчиков-строителей нефтепровода «Канол»); эти аэродромы обеспечили круглогодовое сообщение на самолетах с колесными шасси от Эдмонтона до Норманских нефтепромыслов. Первая посадка военного транспортного самолета на аэродром Норманских нефтепромыслов была сделана 30 сентября 1942 г., а к следующему лету были введены в строй аэродромы в Уотеруэйсе, на волоке Эмбаррас (в Северной Альберте) и в Форт-Смите, Форт-Резолюшене, Хэй-Ривере, Форт-Провиденсе, Миллс-Лейке, Форт-Симпсоне, Форт-Ригли и Канол-Кемпе (последний на берегу реки Маккензи, противоположном тому, где расположены Норманские нефтепромыслы). Армия США уже соорудила аэродромы в Форт-Черчилле и на острове Саутгемптон (в Гудсоновом заливе), в Форт-Чимо (залив Унгава) и в бухте Фробишера (остров Баффина); эти аэродромы вместе с сооруженным канадцами аэродромом Гуз-Бей (Лабрадор) и с теми, которые сооружены в Гренландии и в Исландии, образуют единую цепь авиабаз для перегона истребительных самолетов и для патрулирования над океаном. В то же время были расширены аэропорты между Эдмонтоном и Уайтхорсом, составляющие одну цепь с аэропортами на Аляске, и сооружены промежуточные взлетно-посадочные полосы; это было выполнено силами канадского министерства транспорта и инженерных войск армии США. Многие из этих авиабаз Северной Канады должны использоваться для послевоенных трансполярных перелетов и для местного сообщения [1].

[1] Послевоенная «полярная» экспансия обусловила расширение воздушных сообщений на Канадском Севере в последние годы. Ныне функциони-

Знаменитый «Северо-западный проход» является, в конечном счете, воздушным путем. Кратчайший путь из Нью-Йорка в Токио пролегает через Гудсонов залив, скалистые тундры Северо-западных территорий и Аляску. Кратчайший путь из Чикаго в Калькутту идет прямо на север. Из Калгари или Эдмонтона в Москву кратчайший путь пересекает Арктический архипелаг Канады. Из Лос-Анжелоса, Сан-Франциско или Ванкувера в Лондон или Париж кратчайший путь пересекает Баффинову Землю, Гренландию, Исландию. Организация во время войны двухстороннего воздушного сообщения через Северную Атлантику, а также совершенствование техники дальних перелетов в любых условиях прокладывают пути для трансполярных коммерческих воздушных сообщений в мирное время.

Нужда — мать изобретательности, и арктические летчики сделали многое для того, чтобы приспособить свои машины к работе в тех необычных условиях, с которыми им приходится иметь дело. Они переконструировали моторные установки в целях усиления циркуляции горячего воздуха и дополнительно закапотировали их для обеспечения нормальной работы при низких температурах. Используя такие нововведения и большой практический опыт пилотов, канадская авиапромышленность строит теперь особые самолеты, приспособленные для полетов в условиях холодной погоды. Наряду с авиастроительными компаниями, несколько фирм специализируются на изготовлении поплавков и лыж, приспособленных к особым канадским условиям.

В дополнение к работе пилотов, эксплоатационников и производственников, авиационный исследовательский комитет национального исследовательского совета при канадском правительстве в течение ряда лет проводил лабораторные и полевые исследования по совершенствованию техники полетов в любых условиях, и эти опыты позднее усилились. Среди многих вопро-

---

руют основные регулярные авиалинии от Эдмонтона до Уайтхорса с ответвлениями на Доусон и Мэйо и в бассейне Маккензи — к Йеллоунайфу, Порт-Радиуму и Аклавику. В 1947 г. на воздушных трассах Юкона и Северо-западных территорий было перевезено около 2,5 тыс. *т* грузов и 15 тыс. пассажиров (при этом военные перевозки сюда не включены). Характерно вместе с тем, что хотя многие из 54 построенных в годы войны на Канадском Севере аэродромов и посадочных площадок ныне не используются, но они содержатся в полной готовности как военно-стратегический резерв.

Что касается трансполярных авиалиний из Америки в Европу, то они регулярно не функционируют, но продолжают расширяться и усовершенствоваться, что связано с далеко идущими военно-агрессивными целями. Помимо того, американцы развивают ныне воздушные сообщения между США и странами Дальнего Востока через Канадский Север и Аляску, что также связано в первую очередь с целями политической и военной экспансии в эти страны. — *Прим. ред.*

сов, на которые обращается внимание, есть такие, как работа авиамоторов в зимних условиях, причем особый упор делается на запуск, смазку, охлаждение, действие низких температур на смазочные масла и на прочность таких материалов, как фанера из спруса, ленточные тросы и резиновые амортизаторы. Проводятся аэродинамические исследования в трубах и исследования по остойчивости летающих лодок. Остается еще неразрешенной сложная проблема межсезонных перерывов в полетах на несколько недель осенью и весной — во время ледостава и ледохода.

Арктические пилоты вполне привыкли к разным необычным явлениям, каковы, например, температурные инверсии. Зимой самолет может подняться при температуре гораздо ниже нуля, но на высоте 300—500 *м* внезапно попасть в теплый слой воздуха, так что иней, образовавшийся в кабине, начинает таять, причем сырость пронизывает летчиков. А летом, когда у земли температура превышает +30°, воздух на высоте 3000 *м* может иметь температуру ниже нуля.

Арктические бортмеханики должны быть знакомы с конструкцией лыж, с уходом за поплавками, с их регулировкой и ремонтом, с антикоррозийной подготовкой самолетов для работы с поплавковым шасси, а также с подготовкой моторов к работе в условиях холодной погоды и с их эксплоатацией в таких условиях. Знание всех этих подробностей может быть приобретено только опытом. Пилоты должны уметь обслуживать свои машины, находясь в течение продолжительного времени далеко от своей базы, причем это обслуживание заключается не только в заправке их бензином и маслом. Зимой оно заключается в предохранении лыж от примораживания на ночной стоянке, а также в том, чтобы спустить на ночь масло из системы смазки, в умении укрыть аккумуляторы в теплом месте, поставить парусиновый «носовой ангарчик», укрепить самолет тросами, привязанными к бочкам из-под бензина или к брускам, вмороженным в морской, озерный или речной лед, и, наконец, накачать бензин в баки; утром надо простоять, часто на морозе 40—45°, с огнетушителем в руках час или два, пока мотор не будет прогрет паяльной лампой.

Помимо изобретательности, необходимой в его основной летной работе, пилот должен всегда быть готовым обеспечить себя и своих пассажиров в случае вынужденной посадки. Он должен быть поваром, охотником и лесорубом. Стандартное аварийное оборудование и запасы всегда включают продовольственный паек из концентратов и по крайней мере одну крупнокалиберную винтовку. К счастью, среди пассажиров самолета редко не бывает одного или двух старожилов, достаточно знакомых с условиями Арктики и Субарктики, чтобы облегчить заботы пилота.

Но Северо-западные территории, с точки зрения их связей с внешним миром, остаются огромным островом, доступным только воздушным или водным путями. Путешествия в округ Маккензи и обратно ограничены дороговизной полетов, а также дороговизной и медленностью водных сообщений. Не обладая достаточными средствами, временем и большой заинтересованностью, просто невозможно путешествовать по Северу. Дорогой будут пользоваться многие из тех, кто ныне редко или никогда не ездят на Север или с Севера: белые старожилы поселенцы, геологоразведчики, дельцы и специалисты, новые поселенцы, туристы.

Следующим большим шагом должна быть постройка дороги вдоль реки Маккензи, хотя пока что об этом лишь говорят.

Правда, к 23 февраля 1943 г. инженерные войска армии США и компания Бетчел-Прайс-Каллахан проложили сквозную зимнюю автомобильную и тракторную дорогу от конечного пункта провинциальной круглогодовой автодороги, расположенного в 112 *км* к северу от города Пис-Ривер, до Норманских нефтепромыслов. Пересекая реку Маккензи ниже Форт-Провиденса, дорога идет по восточному краю речной долины, довольно далеко отходя от берега. К концу зимнего сезона по дороге было переброшено более 8 тыс. *т* грузов для строительства нефтепровода «Канол». Послужив для одной этой цели, дорога была заброшена [1].

В вопросе выбора трассы для построенной во время войны автодороги на Территорию Юкон и на Аляску не было единодушия. Были рассмотрены четыре различные трассы: две из них до 60-й параллели целиком находятся в пределах Британской Колумбии, третья проходит по Альберте и Британской Колумбии, а четвертая — по Альберте и Северо-западным территориям. Последняя трасса должна была итти от реки Пис на север к долине реки Хэй, где начинается зимняя дорога по Большому Невольничьему озеру, уже в течение двух лет обслуживающая Йеллоунайф,— пересекать местность от границы СЗТ до Форт-Провиденса, откуда следовать по левому берегу Маккензи к устью реки Кил, в 48 *км* южнее Форт-Нормана, и отсюда поворачивать на запад, пройдя 480 *км* до Мэйо, имеющего дорожную связь с Доусоном и Фербенксом.

Третья трасса дороги, избранная военным министерством США по согласованию с канадским правительством в феврале

---

[1] В 1944 г. по трассе зимней тракторно-санной дороги было начато строительство гравийной круглогодовой Маккензийской дороги, протяженнем 528 *км* от Гримшоу на реке Пис к поселку Хэй-Ривер на южном берегу Большого Невольничьего озера; строительство закончено в 1948 г. Дорога позволяет обойти трудный в навигационном отношении участок водного пути по рекам Атабаске и Невольничьей. — *Прим. ред.*

1942 г., была найдена наиболее подходящей для военной автодороги не только потому, что она является одной из кратчайших дорог к Аляске и к Азии от производственных центров восточных и средневосточных штатов США, но и потому, что при ее сооружении можно было использовать уже готовые аэропорты, расположенные через надлежащие интервалы между Эдмонтом и Фербенксом, а заодно и связать эти аэропорты наземной трассой. На следующий месяц инженерные войска США начали двигаться к трассе и вскоре их было уже около 10 тыс. на работе от Доусон-Крика (в Британской Колумбии) до Фербенкса (на Аляске). Вчерне сквозная трасса протяжением в 2450 *км* была проложена войсками к 20 ноября 1942 г., а круглогодовая гравийная Аляскинская автодорога была завершена американскими и канадскими подрядчиками к 13 октября 1943 г. Позднее Норманские нефтепромыслы и Канол-Кемп на реке Маккензи были соединены с этой автодорогой сооружением Канолской дороги протяжением 835 *км,* подходящей к Аляскинской в Джонсонс-Кроссинге, в 129 *км* восточнее Уайтхорса[1].

[1] Эта дорога, как и нефтепровод, вдоль которого она проложена, по окончании второй мировой войны заброшена. — *Прим. ред.*

ДОБЫЧА ИСКОПАЕМЫХ НА СЕВЕРО-ЗАПАДНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ

Из книги Ричарда Финча „Канада движется на Север", Лондон, 1945[1].

«Говорят, что в некоторых частях тундры есть золото; серебро — на реках Верхнем Лаярде и Пис; медь — на реке Коппермайн, которую можно связать 40-мильной конно-железной дорогой с восточным рукавом Большого Медвежьего озера; имеются также железо, графит, охра, кирпичная и гончарная глина, слюда, гипс, известняк; а нефтеносные районы Маккензи так богаты, что, по имеющимся предположениям, они смогут обеспечить снабжение значительной части континента, а вывозить их можно через Черчилль или более северные порты Гудсонова залива в Англию».

Эта цитата взята из доклада специальной комиссии канадского сената, назначенной для изучения природных ресурсов бассейна Маккензи в 1887—1888 гг. Она показывает, что по крайней мере некоторые люди в Канаде сильно интересовались минеральными залежами Крайнего Севера более полувека назад, и не без основания, как это показывают последующие события.

О наличии месторождений ископаемых в Канадской Арктике и Субарктике было известно еще во времена королевы Елизаветы, когда Мартин Фробишер нагрузил свои корабли на Баффиновой Земле не то пиритами, не то слюдяными рудами и привез их в Англию, полагая, что это золото; медь была найдена Самуэлем Херном близ устья реки Коппермайн в 1771 г., а в 1789 г. Александр Маккензи, исследуя реку, носящую его имя, заметил горящие пласты угля.

Где-то вблизи Полярного круга Маккензи записал в своем дневнике:

«Мы прошли по небольшой реке, на обоих берегах которой индейцы и эскимосы собирали камни. Берег был высок и крут, сложен мягкими породами, окрашенными в красный, зеленый и желтый цвета. От непрерывных потоков воды часть берегов разрушилась, и пласты пород превратились в небольшие каменные плитки, похожие на сланец, но менее твердые. Среди них найдены куски, содержащие нефть, подобные желтому воску, но более рыхлые».

Но Александр Маккензи и его спутники не были геологами-разведчиками; их главной задачей являлось открытие новых

---

[1] Finne, R., Canada Moves North. Hurst-Blackett, L., 1945, pp. 99—114.

земель для пушной торговли. Наконец, в 1897—1898 гг. некоторые из авантюристов, принимавших участие в клондайкской золотой лихорадке, шли на Юкон через Маккензи. Они останавливались, делали стоянки то там, то здесь по Маккензи и ее притокам и «столбили» найденные ими новые месторождения, большинство из которых так и осталось неизвестными. В 1900 г. молодой геолог вместе с сыном пушного торговца Чарлзом Кемселлом (позднее ставшим заместителем министра горной промышленности и ресурсов Канады) исследовали берега Большого Медвежьего озера. Они были задержаны на два дня противными ветрами в заливе Эхо на восточной стороне озера, и в этом районе геолог Джемс Макинтош Белл наблюдал следующее: «Разнообразные минеральные образования — красного, черного, розового, белого и зеленого цветов — мерцают в глубокой, прозрачной воде, привлекая к этому месту геолога-разведчика». Д-р Белл жил еще долго и слышал о замечательном результате своего посещения залива Эхо, когда спустя 30 лет сообразительный геолог-разведчик «застолбил» здешние минеральные месторождения, и ныне на них вырос богатейший в мире урановый рудник. Это было открытие Жильбера Ля-Бина, послужившее стимулом развития нефтепромыслов на реке Маккензи.

Следующая научная экспедиция к Большому Медвежьему озеру после экспедиции Белла и Кемселла была проведена на средства Джемса Дугласа, известного аризонского горного инженера, под руководством его двоюродного брата Джорджа М. Дугласа при участии брата Джорджа — Лайонела и шведского геолога Августа Сандберга.

В июле 1911 г. эти три человека пересекли Большое Медвежье озеро на йоркской лодке, идя только на парусах и держась как можно ближе к берегам. Они выбрали место для зимовки у первого порога реки Диз. Лайонел Дуглас остался здесь, чтобы срубить избу, в которой они все позднее жили, а Джордж Дуглас и Сандберг совершили свою первую поездку на каноэ по реке Коппермайн. Зимой они оказались соседями отца Рувье, убитого эскимосами в 1913 г., и Джона Хорнби, умершего от голода в 1927 г. на реке Телон вместе со своими двумя спутниками. Когда отец Рувье возвратился в конце зимы 1912 г. в Форт-Норман, Хорнби присоединился к братьям Дуглас и сопровождал их в поездках на Коппермайн весной и в начале лета.

Они впервые полностью исследовали медные залежи, обнаруженные Херном в 1771 г., Франклином и Ричардсоном в 1822 г., Томасом Симпсоном в 1838 г. и Дэвисом Хэнбери в 1902 г., видевшими продолжение этих месторождений на островах залива Батерст к востоку от Коппермайна. Экспедиция Дугласа нашла также бурый уголь в заливе Дуглас на Большом Медвежьем озере.

В своей книге об этой экспедиции Джемс Дуглас говорит: «Местность может стать одним из первых районов в мире по добыче меди. Пока она еще недоступна, но восточные выходы медесодержащих пород расположены, насколько известно, не более чем в пятистах милях от судоходного Гудсонова залива по возможной железнодорожной трассе».

Эта железная дорога остается мечтой[1], и неблагородные металлы на Территориях еще не добываются. Но в период 1929—1931 гг. две фирмы из Торонто — «Доминион эксплорерс» и «Нортсерн эриэл майнералс эксплорешн» посылали горных инженеров и геологов-разведчиков в район залива Батерст и Коппермайна. В 25 *км* в глубь материка от залива Коронации бурением обнаружена медная руда, содержащая 47% меди. Тогда говорили о возможности отправки обогащенной руды через Берингов пролив, но все предприятие внезапно окончилось из-за большого кризиса.

Заключение Джемса Дугласа, основанное на данных Джорджа Дугласа и Августа Сандберга, о том, что климат Крайнего Севера создает препятствия не более непреодолимые, чем климат района озера Верхнего, явилось важным моментом для позднейшего развития горной промышленности.

Джордж М. Дуглас вновь посещал округ Маккензи в 1928, 1932, 1935 и 1938 гг. Свое последнее северное путешествие он совершил на самолете, в то время как ранее ходил на каноэ и на йоркских лодках. Он занял выдающееся место среди современных исследователей района и вложил большую долю в дело разведки этих мест, приведшее к сенсационным открытиям вокруг Большого Медвежьего и Большого Невольничьего озер.

Хотя наличие нефти, а также угля на берегах Маккензи известно исследователям, торговцам, миссионерам и конной полиции еще со времен Александра Маккензи, однако отдаленность района задерживала сколько-нибудь серьезные исследования вплоть до 1914 г. В указанном году «Империал ойл» (канадский филиал компании «Стандарт ойл ов Нью Джерси») отправил своих представителей вниз по реке. Они быстро «застолбили» месторождения в нескольких пунктах, но особое их внимание привлек правый берег, в 80 *км* ниже старой торговой фактории Форт-Норман. Однако в связи с началом первой мировой войны их доклад не был рассмотрен.

В 1919 г. скважины в долине Тернер начали обслуживать Альберту, но спрос на нефть и бензин в Канаде постоянно рос, и в указанном году «Империал ойл» наметила развитие своих

[1] Между 1926 и 1930 гг. компании Канадских национальных и Канадской Тихоокеанской железных дорог не спеша изучали возможности постройки железной дороги к Большому Медвежьему озеру, но ничего более не было предпринято. — *Прим. автора.*

месторождений в Форт-Нормане. Хотя служащие этой компании не делали оптимистических предсказаний, газеты развили ту идею, что на расстояние в 1930 *км* от Уотеруэйса к Форт-Норману железная дорога или нефтепровод могли бы быть построены. Очевидно, сам округ Маккензи не рассматривался тогда серьезно как потенциальный рынок сбыта.

Компания отправила на Север две буровые бригады для пробного бурения. Перевозка тяжелого бурового оборудования была новым делом. Грузы следовали по реке Пис, а затем перевозились по 6—7-километровому волоку у стремнин Вермильона и по 26-километровому волоку между Фицджералдом и Форт-Смитом. В наши дни путь лежит по железной дороге от Эдмонтона к расположенному в 480 *км* от него Уотеруэйсу, оттуда вниз по рекам Атабаске и Невольничьей к Фицджералду. Были построены специальные плоскодонки и моторные лодки, а первые тракторы, ранее невиданные на Северо-западных территориях, протащили оборудование в Форт-Смит, находящийся сразу же за 60-й параллелью, служащей границей между Альбертой и Территориями. Моторные лодки и плоскодонки были снова спущены на воду ниже порогов Утопленников, продолжая путь вниз по Невольничьей реке к Большому Невольничьему озеру, а затем вниз по Маккензи.

Бурильщики основали свой лагерь на заявленных участках ниже Форт-Нормана и провели здесь зиму 1919/20 г. Летом они нашли нефть. Их сообщения о нефтяном фонтане достигли Эдмонтона осенью и прогремели по всему миру. Нефть показалась на глубине 26 *м*, а глубже ее выход увеличивался. 24 августа с глубины 239 *м* из скважины забила шестидюймовая струя нефти на высоту 23 *м* над подошвой буровой вышки; фонтан бил в течение десяти минут, после чего затих. Выход нефти оценивался в 100 кубометров.

Газетные рекламы ускорили наступление лихорадки. Эта лихорадка не достигла размеров знаменитой клондайкской, но от 300 до 500 человек, в том числе служащие «Империал ойл» и различных мелких компаний, двинулись из Эдмонтона на Север.

«Заявки» были сделаны повсеместно вверх и вниз по Маккензи вокруг владений «Империал ойл». Ряд одиночных заявок был поглощен компаниями, а в конце концов все заявки, владельцы которых не видели перспектив на будущее, были благополучно приобретены компанией «Империал ойл».

Находка нефти в Нормане привела на Северо-западные территории первые самолеты, так же как первые тракторы.

Горячка оказалась преждевременной. Активность «Империал ойл» в округе Маккензи была для этой компании лишь одной фазой в широкой программе исследования всей Канады. Надо

также сказать, что трубопровод для транспортирования нефти к железной дороге в Уотеруэйсе должен был обойтись в 40 млн. долл., а поэтому о нем не могло быть и речи. Местный рынок состоял лишь из немногих моторных лодок и шхун и движков, владельцы которых уже привыкли платить по 66 центов за литр привозного бензина (в Аклавике в дельте Маккензи). Грузо-пассажирские колесные пароходы компании Гудсонова залива работали тогда еще на дровах.

Когда автор в июле 1930 г. впервые посетил опытную скважину, место было заброшенным. Оно было оставлено за пять лет до того, и бревенчатые сараи, мастерские и буровое оборудование разрушались в бездействии, трава и сорняки росли повсюду в почти тропическом изобилии. Из жолоба обсадки скважины непрерывно сочилась нефть, лужицы нефти блестели вокруг.

Через год в тундру слетелись самолеты, принадлежащие горнопромышленным компаниям и синдикатам (или ими зафрахтованные), и летом 1930 г. канадские воздушные силы начали систематическую аэрофотосъемку узловых районов округа Маккензи, так что вскоре можно было составить аэрофотопланы, облегчавшие работу геологов-разведчиков. Одновременно правительственные геологи и исследователи вели полевые работы. Были установлены признаки наличия неблагородных металлов в существенных размерах, а на восточной стороне огромного (31 тыс. кв. *км*) Большого Медвежьего озера разведчик Жильбер Ля-Бин «застолбил» участки, где он видел богатые серебром жилы. В следующий сезон он снова был здесь и убедился в том, о чем ранее лишь предполагал: на его участках залегает урановая руда. Теперь он имел в 50 *км* к югу от Полярного круга рудник, который ликвидирует радиевую монополию Бельгийского Конго.

Теперь, наконец, для «Империал ойл» имелся прямой смысл восстановить свою опытную скважину. Расстояние от Эльдорадо — нового рудника — до истоков Медвежьей реки на западном конце Большого Медвежьего озера составляло 290 *км*, единственный сток озера — Медвежья река, стремительно текущая на запад к Маккензи и прегражденная на протяжении 13 *км* порогами, имеет протяжение 120 *км*; от устья Медвежьей реки у Форт-Нормана до опытной скважины — 82 *км*.

Сразу возникла проблема доставки урановых концентратов с рудников к железной дороге, а также нефти и бензина от опытной скважины к руднику. По Медвежьей реке до этого времени плавали только каноэ, йоркские лодки и небольшие плоскодонки, которые приходилось с большим трудом тащить вверх по реке. Имевшиеся на Маккензи суда совершенно не подходили к здешним условиям.

Между тем в 1932 г. опытная скважина была восстановлена, и начал действовать построенный еще в 1921 г. небольшой перегонный завод для снабжения расширяющегося рынка бензином и дизельным топливом: в это время уже много лодок и каноэ плавали по Маккензи. Цена привозного бензина составляла в Форт-Нормане примерно 44 цента за литр, но теперь местная продукция могла продаваться по 20 центов за литр.

Весной 1934 г. в Форт-Смите возник судостроительный бум; сотни людей трудились над созданием флотилии из буксиров и баржей особых конструкций. Налаживалась система перевозок тяжелого горного оборудования, различного снабжения, топлива и урановых концентратов к Большому Медвежьему озеру, к Норман-Уэллсу, к железной дороге и обратно с перегрузками по водному пути протяжением до 2250 *км*. Автор снова посетил опытную скважину летом 1934 г. и обнаружил резкий контраст в сравнении с картиной запустения в 1930 г. Продукция быстро росла, и легкий бензин мог продаваться по 14 центов за литр, а тракторное горючее — по 7 центов за литр.

Хотя непроверенное на опыте использование пятидесятитонных груженых барж длиной в 27,5 *м* на быстрой, мелкой и порожистой Медвежьей реке и на Большом Медвежьем озере оказалось дорогостоящим и трудным, оно все же было осуществлено. Указанным летом эта замечательная линия была установлена. Автор принимал в этом участие, работая на лебедках, тащивших суда вверх с помощью укрепленных на берегу тросов, часто со скоростью пешехода, помогая стаскивать судно с острых камней, и радовался конечному успеху, когда буксиры и баржи достигали радиевого рудника в заливе Эхо.

В это время бум на Большом Медвежьем озере был в разгаре. Кроме Эльдорадо, еще с полдюжины горнопромышленных лагерей находилось в районе залива Эхо, а ряд других — вблизи порогов Белого Орла, в устье реки Кэмселл и далее к югу вокруг озера Хотта. В самом Эльдорадо было сто человек (только на работающем руднике) вместе с двумя- или тремястами других, занятых разведками для различных фирм или выполнявших ту или иную работу, связанную с горной промышленностью В заливе Кэмрон, в 11 *км* от Эльдорадо, возникло поселение, ставшее центром района. Серебро и радий продолжали находить, но хотя район был богат этими минералами, немало открытий оказались авантюрными. Пятью годами позже — в 1939 г., все авантюристы оказались выброшенными, и осталось только два действующих рудника — Эльдорадо и компании «Бэр эксплорешен энд радиум» у озера Контакт. Хотя была найдена урановая руда, главную ценность тогда представляло только серебро. Когда президент Рузвельт объявил, что США больше не будут покупать серебро за границей, рудник закрылся. Вскоре прекра-

тило свои операции и Эльдорадо ввиду сокращения сбыта из-за войны. Поселок у залива Кэмрон, названный Порт-Радиум, был покинут[1].

Когда внимание публики было еще приковано к Большому Медвежьему озеру, правительственные геологи спокойно изучали район вокруг северного рукава Большого Невольничьего озера. В 1935 г. д-р А. В. Джоллиф из геологического управления рекомендовал произвести здесь разведку на площади в 7,8 тыс. кв. *км.* В предшествующем году майор Л. Т. Бароуш, проницательный старый исследователь и горный инженер, ставший одиночкой после ликвидации отдела Северо-западных территорий, «застолбил» участки в устье реки Йеллоунайф. Хотя его участки не были промышленными, он предполагал продать их за 50 тыс. долл. Но его работа положила начало лихорадке на реке Йеллоунайф.

Начиная с 1930 г. геологическое управление с помощью авиации министерства национальной обороны составило фотопланы западной Субарктики, включая районы, прилегающие к восточному концу Большого Невольничьего озера. К 1938 г. были покрыты съемкой 430 тыс. кв. *км* Территорий и — что было особенно важно в то время — 73,7 тыс. кв. *км* вокруг Йеллоунайфа и к северу и востоку от него. Карты, составленные на основании аэрофотосъемки, данных наземной съемки, а также отдельных фотоснимков, обеспечили опытным разведчикам возможность лететь прямо к благоприятным местам.

Были обнаружены богатые месторождения, которые выгодно разрабатывать даже в таком удаленном месте. Горные инженеры пришли сюда для изучения характера и распространения золотоносных жил кварцита, а группа горняков, передвигавшаяся на собачьих упряжках закладывала шурфы. Золото было найдено.

Лесоматериалы, так же как другие виды грузов, перевозились самолетами к лагерям, возникавшим в бездорожной пустыне. По мере развертывания добычи палатки были заменены постоянными жилыми бараками и конторскими помещениями. Закладывались скважины. Некоторые из шахтных надстроек были сделаны целиком из местной ели. Тяжелое оборудование перевози-

---

[1] Добыча ураново-радиево-серебряной руды возобновилась здесь в 1942 г. в связи с развертыванием в США опытного производства атомных бомб.

По последним данным технической литературы США, руда уранит («pitchblende») найдена, кроме месторождений на озерах Большом Медвежьем и Контакт, южнее их, на озерах Хотта и Хардисти, а также на озерах Б. Невольничьем и Атабаска. В районе Порт-Радиума в 1938—1939 гг. добывалось 23—27 тыс. *т* уранита в год, причем содержание окиси урана U_3O_8 в лучших рудах не превышало 1%. Предполагалось удвоить добычу. В 1942 г. обогатительная фабрика в Порт-Радиуме дала втрое больше концентрата, чем в 1938 г. (Allen, O. A. and others, The Science and Engineering of Nuclear Power; vol. II; Addison-Wesley Press, 1949). — *Прим. ред.*

лось на самолетах по частям вместе с топливом для их работы. С непередаваемым мастерством пилоты спокойно совершали посадки на мелкие, усеянные валунами озера и доставляли сотни бочек тяжелого горючего и бензина. Это было только начало. Позднее массы грузов доставлялись на центральную базу водным путем в летнее время. Зимой тракторные поезда смогли перевозить любые грузы в любое место дешевле, чем самолеты.

Как только в район Йеллоунайфа хлынули геологи-разведчики, инженеры, рабочие и авантюристы, возникла нужда в центре для денежных расчетов и для сборищ. Девственная чаща уступила место хижинам, складам, лавкам. Строился город.

5 сентября 1938 г. был выдан первый слиток золота весом в 33 *кг.* Четыре месяца спустя насчитывалось уже не менее 4 тыс. закрепленных участков в радиусе нескольких сот километров от городка; здесь были представлены около 40 различных компаний, большая часть которых была значительно солиднее компаний, участвовавших в лихорадке на Большом Медвежьем озере.

Летом 1939 г. автор возвратился в округ Маккензи. После 1934 г. здесь произошли большие сдвиги. На северном рукаве Большого Невольничьего озера возник городок, насчитывавший вместе с его окрестностями тысячу человек мужского и женского населения. Золото было открыто, и теперь работали два рудника, выдававших его ежемесячно на 200 тыс. долл. золота. Открывались другие рудники. Требовались тяжелое горючее и бензин, а стоимость доставки их из Альберты была чрезвычайно высока. Норман заполнил эту брешь, добывая нефть из двух или трех скважин и отправляя в сезон 1360 тыс. литров бензина и тяжелого горючего в Эльдорадо и вдвое больше — в Йеллоунайф.

В третий раз за девять лет автор посетил Норман-Уэллс. Бензин продавался уже дешевле 7 центов, а тяжелое горючее — дешевле 3 центов за литр. Тракторы ползали во всех направлениях, сотни бочек с горючим ожидали погрузки на берегу, огромные нефтебаки отсвечивали под субарктическим солнцем, в то время как первый бур опытной скважины бурил уже новую. Стальные буксиры с баржами стояли у берега. На еще неразгруженной барже находилась 11-тонная крекинг-установка, представлявшая новую веху в развитии первого в мире крайнесеверного нефтеперегонного завода.

Норман снабжал не только Эльдорадо и Йеллоунайф, но также более десяти поселков вдоль Маккензи и, конечно, все дизельные речные суда. Среди его потребителей есть прижимистые, утратившие первобытную простоту эскимосы, ведшие собственные баржи от Аклавика к Норман-Уэллсу, где, избегая посредников, они приобретают запасы горючего для своих моторных шхун.

До сих пор в Норман-Уэллсе могли производиться только низкокачественный бензин и тяжелое горючее. Доставка нового оборудования означала, что с этого времени будет получаться также 87-октановый авиационный бензин «интава-этил», легкое дизельное топливо и бункерное топливо марки «С». Комбинированные перегонные и стабилизационные агрегаты завода способны перерабатывать сырую нефть в размерах до 134 тыс. литров в сутки.

Осенью 1942 г. и позднее нефтеразведки в связи с проектом «Канол» обнаружили, что Норманские нефтепромыслы содержат крупные запасы, оцениваемые в 8—16 млн. килолитров. Осуществление проекта «Канол», имевшего целью обеспечить горючим Аляскинскую автодорогу и аэропорты вдоль нее, началось в конце мая 1942 г. и было официально завершено пуском нефтеперегонного завода в Уайтхорсе 30 апреля 1944 г. Норманский завод был постепенно расширен в ходе строительства «Канол» до мощности 160 килолитров в сутки против 134, с целью обеспечения местных потребностей, а ко времени завершения проекта полная мощность 930-километрового нефтепровода Норман-Уайтхорс составляла 480 килолитров в сутки. Из Уайтхорса были проведены добавочные трубопроводы для перекачки нефтепродуктов в обе стороны по Аляскинской автодороге ко всем ее аэропортам и взлетно-посадочным полосам между Уотсон-Лейком и Фербенксом, а кроме того, был протянут трубопровод до морского порта Скагуай [1].

С нефтепромыслов автор отправился к Большому Медвежьему озеру на колесном буксире с баржей, нагруженной 42 250 литрами тяжелого горючего в трюмах и бензина в бочках. (В 1934 г. автор дожидался этого колесного буксира, построенного у конечной железнодорожной станции и весящего 11 *т*, который отбуксировали по Невольничьей реке до Фицджералда, откуда перевезли по 26-километровому волоку в Форт-Смит, где он был спущен на воду.) Толкая баржу, колесный буксир прошел вверх по Маккензи до Форт-Нормана, затем продолжал свой путь на 50 *км* вверх по Медвежьей реке до подошвы порогов. Здесь к барже был присоединен шланг, и нефть начали

---

[1] Нефтекомбинат «Канол» был закрыт весной 1945 г. Нефтеперегонный завод в Уайтхорсе был продан правительством США компании «Империал ойл», демонтирован и перевезен в Эдмонтон. Нефтепровод был оставлен в бездействии. Но на промыслах в Норман-Уэллсе продолжают добывать из четырех довоенных скважин (во время войны было пробурено 64 новых скважины) нефть, которая перерабатывалась на местном заводе. Добыча несколько превышает довоенные размеры. В 1948 г. американская армия восстановила 3-дюймовый трубопровод от Скагуая до Фербенкса (через Уайтхорс), по которому в Фербенкс перекачивается для военных нужд дизельное топливо, доставляемое в Скагуай морскими танкерами из Калифорнии («The Canada Year Book», 1945—1947). — *Прим. ред.*

перекачивать в установленный на возвышении бак емкостью 82 тыс. литров, в котором нефтепродукты хранятся до перекачки в другой бак по огибающему пороги трубопроводу длиной в 13,7 *км*, а затем погружаются на баржи, идущие к истокам Медвежьей реки. Здесь, на краю Большого Медвежьего озера, стоит бак емкостью в 360 тыс. литров, в котором нефтепродукты хранятся до перегрузки на другие баржи, направляющиеся в Эльдорадо.

В то же время на колесное судно и баржу грузятся для отправки в Норман-Уэллс примерно 50 *т* концентратов в мешках и железная тара из Эльдорадо, доставляемые по государственной дороге с верховьев порогов (самая северная дорога в Канаде).

Таков перегрузочный путь по Медвежьей реке: непрерывно в течение всего лета два судна с баржами регулярно ходят вверх и вниз на участках ниже порогов; другие суда — выше порогов и два судна ходят по Большому Медвежьему озеру. Все эти суда имеют различный тоннаж, но одинаково мелкую осадку — фарватер Медвежьей реки местами только немного глубже полметра. Все они снабжены дизельными двигателями и, за исключением колесного буксира, имеют по два двигателя и по два винта. Они принадлежат «Северной транспортной компании» — филиалу фирмы Эльдорадо. На порогах заняты 20—25 рабочих. Рабочий сезон продолжается 8—9 месяцев.

В сезон 1939 г. в Эльдорадо было отправлено 1480 тыс. литров тяжелого топлива и бензина, вывезено оттуда 1200 тонн концентратов, а также перевезено более 500 *т* смешанных грузов. Все это было проделано примерно за 90 дней — сезон работы Норманских нефтепромыслов. Северные реки вскрываются обычно с конца мая и замерзают в начале октября, но лед на Большом Невольничьем озере препятствует судоходству по Маккензи иногда до июля, а Большое Медвежье озеро судоходно только примерно с середины июля до конца сентября, после чего штормы и надвигающийся ледостав делают плавание судов опасным.

Рудник Эльдорадо временно закрылся в 1940 г., его директора объявили, что запасы урановых концентратов на складах в Уотеруэйсе обеспечивают работу афинажного завода в Порт-Хоп, Онтарио, на неопределенное время[1]. Девяносто процентов продукции Эльдорадо шло ранее на экспорт, а война закрыла некоторые рынки. Дальнейшие исследования и строительство в округе Маккензи были в значительной степени сокращены, но требования на золото возросли, как никогда раньше, и рудники

---

[1] Впоследствии планы изменились, и Эльдорадо был восстановлен летом 1942 г. С этого времени рудник стал обеспечивать сырьем американские заводы по производству атомных бомб (см. прим. ред. на стр. 269). — *Прим. ред.*

Йеллоунайфа находились на подъеме. Деятельность «Северной транспортной компании» была перенесена главным образом на реку Маккензи и на Большое Невольничье озеро, в то время как Норманские промыслы продолжали снабжать северные поселки, суда и самолеты, а также рудники.

В 1941 г. из района Йеллоунайфа было отправлено золота на 2,5 млн. долл.; со времени открытия первого рудника до конца августа 1941 г. было добыто золота более чем на 6 млн. долл. Золото добывалось теперь на пяти рудниках, да еще два новых должны были начать работать в 1942 г. Построенная на порогах вблизи устья реки Йеллоунайф гидроэлектростанция снабжала энергией городок и все соседние рудники [1].

Разбросанные по Территориям источники водной энергии будут использованы, когда начнут разрабатываться новые месторождения ископаемых. Помимо золота, серебра и радия, здесь имеются месторождения вольфрама, платины и таких металлов, как цинк, свинец, медь и железо.

Минеральные ресурсы Арктических островов и субарктических районов, прилегающих к Гудсонову заливу, вряд ли скоро будут затронуты. В прошлые годы в заливе Понд на Баффиновой Земле эскимосы добывали в небольших количествах бурый уголь. Точно так же графит, обнаруженный на Баффиновой Земле Фробишером в 1577 г., добывался в заливе Фробишер в 1916—1918 гг., а в Лэйк-Харборе и Пангниртунге имеется слюда, которая в свое время перевозилась по узкоколейной железной дороге в Камберленд-Саунд на экспорт. На островах Бельчер и в других местах Гудсонова залива имеется железная руда, месторождения которой исследовались в 1914 г. На западном побережье Гудсонова залива несколько лет назад были проведены некоторые работы на мысе Терм-Пойнт и в заливе Рэнкин, где обнаружены медно-никелевые руды, золото и платина.

Хотя золото, серебро и радий звучат с оттенком романтики, добыча их в общем неустойчива. Пройдет немного лет, и Йеллоунайф окажется покинутым городом — или запасы руды истощатся, или изменится золотой стандарт [2]. Напротив, рынок неблагородных металлов постоянен, и перспективы их добычи на Северо-западных территориях благоприятны. Вторая мировая война вызвала нехватку меди в Канаде и в Соединенных Штатах. На

[1] В 1949 г. на реке Спэр близ Йеллоунайфа вошла в строй новая гидроэлектростанция мощностью в 8350 л. с. — *Прим. ред.*

[2] Разведки и добыча драгоценных и редких металлов на Северо-западных территориях Канады испытали по окончании второй мировой войны заметный рост, однако довоенный уровень достигнут не был, а с 1947—1948 гг. в этой области начался резкий спад. Лишь девальвация фунта стерлингов и канадского доллара, проведенная осенью 1949 г., может повлиять на этот спад (см. прим. на стр. 182). — *Прим. ред.*

Территориях есть много залежей меди, и ни одно из них еще не выработано. Поэтому есть основания предполагать, что после войны, и, возможно, очень скоро, нужда в меди будет столь велика, что вызовет разработку месторождений этого металла в ряде мест канадской Арктики и Субарктики. Эти места можно будет связать железной дорогой с морскими портами и с внутренними водными путями или, может быть, окажется достаточным применение, в дополнение к самолетам, тракторных поездов, уже используемых в настоящее время для перевозки руды, концентратов и прочих грузов через лесные заросли и по тундре.

ПУШНОЙ ПРОМЫСЕЛ НА СЕВЕРО-ЗАПАДНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ

Из статьи М. Дж. и Дж. Л. Робинсонов, опубликованной в „Канадском географическом журнале" за январь 1946 г.[1].

Пушной промысел в Канаде в ранний период его развития преобладал над другими занятиями населения. Этот промысел стимулировал исследование страны и тем самым содействовал ее колонизации[2]. Первоначальная история исследования Северо-западных территорий Канады связана с продвижением туда предприимчивых людей, проникавших в поисках пушнины все дальше на Север. В 1670 г. была основана торговая компания Гудсонова залива, которая создала ряд пушных факторий в заливах Гудсоновом и Джемса. Эта компания приобретала у индейцев добытую ими пушнину в обмен на разные товары. Добыча пушнины в долине реки Св. Лаврентия и в районе Великих озер находилась в руках монреальских торговцев, которые в погоне за пушниной проникали все дальше на запад.

После 1763 г. конкуренция между компанией Гудсонова залива и шотландскими пушниками из Монреаля сильно обострилась. Вместе с тем шотландские купцы начали распространять свои торговые операции на северо-запад Канады и посылать своих людей в глубь страны для скупки пушнины у туземного населения. В 1774 г. компания Гудсонова залива основала в Камберленд-Хаузе, в 368 *км* от устья реки Саскачеван, торговый центр по скупке пушнины. В 1784 г. шотландские купцы объединились в торговую Северо-западную компанию, и в конце XVIII в. они достигли берегов Северного Ледовитого и Тихого океанов. Чтобы удержать в своих руках новые районы добычи пушнины, обе компании основали ряд факторий на Севере и организовали их обслуживание при помощи крупных лодочных флотилий.

Северо-западная компания первая проникла в долину реки Маккензи. Следуя по пути исторического путешествия Алек-

---

[1] Robinson, M. J. S. J. L., Fur Production in the Northwest Territories. «Canadian Geographical Journal», vol. XXXII, No 1, January, 1946.

[2] Что Американский Север привлек к себе европейцев барышами от пушного промысла — это факт общеизвестный. Однако европейцев этих там ничтожная кучка. А коренное население Американского Севера, как это видно хотя бы из книг Финни и Херрона, вымирает тысячами, и притом вымирает именно из-за «благ» капиталистической цивилизации, принесенной в эти места монополиями по скупке пушнины. Эти же монополии, как известно, всеми мерами препятствовали заселению Канадского Северо-запада, дабы фермеры не распугали зверя и не вытеснили последних охотников индейцев. Что же остается от утверждения автора в свете этих фактов? — *Прим. ред.*

сандра Маккензи, компания нанесла на карту все районы добычи пушнины и основала свои фактории в Форт-Чипевиане (1789 г.), у истоков реки Маккензи (1790 г.), у озера Мартр (1793 г.), в 130 *км* западнее Большого Невольничьего озера на реке Маккензи (1796 г.), у Большого Медвежьего озера (1799 г.), а затем в Форт-Симпсоне (1804 г.), в Форт-Гуд-Хопе и в Форт-Лайарде (1805 г.). Этим было положено начало постоянных торговых сношений компании с индейцами по скупке у них пушнины.

Компания Гудсонова залива пыталась помешать экспансии своих южных конкурентов организацией факторий на реке Невольничьей, в 40 *км* южнее Большого Невольничьего озера (1803 г.) и на острове Лосином на Большом Невольничьем озере (1804 г.). Тем не менее в 1806 г. компания оказалась не в состоянии выдержать конкуренцию и оставила округ Атабаска. После реорганизации компании в 1800—1811 гг. она возобновила свою торговую деятельность на Северо-западных территориях. Компании удалось восстановить прежние размеры добычи пушнины благодаря использованию коротких речных путей к Гудсонову заливу. В 1821 г. обе конкурирующие компании объединились под фирмой компании Гудсонова залива, и с этого времени началась более организованная эксплоатация пушных ресурсов.

В течение первой половины XIX в. компания Гудсонова залива сохраняла монополию на эксплоатацию пушных ресурсов в обширных северных районах Канады, где пушной промысел является почти единственным источником дохода населения. В течение этого периода фактории компании ввели ряд ограничений для предотвращения полного истребления некоторых ценных пород пушных зверей. В результате этих ограничений индейцы снизили размеры добычи бобра в летнем сезоне 1825 г. В 1830 г. добыча пушнины в ряде округов была снижена до пределов средней добычи ряда предыдущих лет. В 1839 г. факториями принимались ондатры только крупных размеров. Некоторые фактории отказывались принимать определенные виды пушнины в течение определенного периода для восстановления поголовья пушного зверя данной породы. В 1869 г. Земля Руперта, включая обширные лесные и тундровые районы Канадского Севера, была выкуплена у компании Гудсонова залива новым федеральным правительством Канады.

Суда, груженные пушниной, проходили через Гудсонов пролив еще за 250 лет до того, как была основана первая фактория в районе Восточной Арктики. Компания Гудсонова залива начала исследование ресурсов пушнины Восточной Арктики с 1909 г., когда в Волстенхолме (северо-западная часть округа Унгава провинции Квебек) была основана пушная фактория. Единственным пушным зверем тундры, имеющим промышленное значение, яв-

ляется песец. Добыча песца здесь быстро выросла; сбыт этого вида пушнины всегда был успешным. Возникали новые фактории, население поощрялось к занятию пушным промыслом. В 1920 и в течение ряда последующих лет были основаны фактории франко-канадской компанией «Ривийон фрер». Эти фактории в 1936 г. были скуплены компанией Гудсонова залива.

Вдоль побережья Гудсонова пролива и к северу от него на острове Баффина компания Гудсонова залива открыла фактории в следующих пунктах: озеро Харбор (1911 г.), мыс Дорсет (1913 г.), залив Стапарт (1914 г.), залив Фробишер (1914 г.), Пангниртунг (1921 г.), залив Понд (1921 г.), река Клайд (1923 г.), Арктик-Бей (1926 и затем 1936 г.) и Форт-Росс (1937 г.). Для доставки ежегодных запасов товаров этим отдаленным факториям компания Гудсонова залива построила в 1912 г. ледокольный пароход «Наскопи». Это судно продолжает обслуживать районы добычи пушнины и до настоящего времени [1].

В годы интенсивного заселения Канады Северо-западные территории продолжали оставаться малонаселенными обширными областями пушного звероловства, которое давало туземному населению большой доход [2]. Пушнина доставлялась туземцами на склады факторий в обмен на «европейские» товары, и это привело к тому, что уровень благосостояния туземного населения стал целиком зависеть от развития пушного промысла. С продвижением европейских поселенцев на север усиливалась эксплоатация пушных ресурсов северных районов. Появился ряд мелких пушных торговцев, из которых только немногие оказались в состоянии конкурировать с компанией Гудсонова залива. Конкуренция усиливала хищнический лов пушных зверей. Никаких мер для их охраны от истребления не принималось. Этому способствовало то неправильное предположение, что промысловые

[1] В навигацию 1947 г. «Наскопи» погиб, наскочив на камень в Гудсоновом проливе. Ныне морские перевозки в Канадской Арктике осуществляются на небольших моторных судах. — *Прим. ред.*

[2] Каков этот «большой доход», хорошо показывает такой пример: в шестидесятых годах прошлого века из Англии в Йоркскую факторию компании Гудсонова залива в среднем ежегодно прибывали грузы для туземцев-звероловов общим весом менее 60 (!) тонн, включавшие охотничьи ружья и огнеприпасы, чай, сахар, табак, ром, топоры и другой инструмент, кухонную утварь, одеяла и одежду. Ценой таких ничтожных затрат эта пушная монополия сбывала на лондонском рынке в среднем около 3 млн. шкурок пушных зверей ежегодно (в период с 1853 по 1877 г.). При этом в 1857 г. компания содержала такие штаты: главных факторов — 16, главных торговцев — 29, врачей — 5, конторщиков 87, почтмейстеров — 67, постоянных служителей — 1200, вояжеров — 500, морских офицеров и матросов — 150, а всего — 2054 служащих. Таким образом, каждый килограмм товара давал компании 50 шкурок пушнины, а каждый служащий «драл» с туземных звероловов по 1500 шкурок в год (см. Taylor, G., Canada. Methuen, L. 1947, pp. 348—349). И ныне индейская или эскимосская семья получает от пушнины всего 500—600 долл. в год, почти не имея других источников дохода. — *Прим. ред.*

запасы в таких обширных, редко населенных районах не могут быть исчерпаны. В годы золотой лихорадки в Клондайке и после ее окончания, когда часть золотоискателей осталась на Северо-западных территориях, численность охотников-европейцев там быстро увеличилась. Дальнейший прилив охотников последовал во время первой мировой войны, когда цены на пушнину резко поднялись. Приток новых охотников наблюдался на Северо-западных территориях и в связи с окончанием нефтяного «бума» в 1920 г. в Норман-Уэллсе. Интенсивная добыча пушнины в течение двух десятилетий (1900—1920 гг.) явилась одной из главных причин уменьшения численности некоторых видов пушных зверей в округе Маккензи.

Учрежденная в 1921 г. администрация по управлению Северо-западными территориями разработала и ввела в действие правила охоты в целях предотвращения снижения численности пушных зверей. «Правила охоты на Северо-западных территориях», впоследствии изменявшиеся, базировались на двух основных положениях: 1) учет интересов туземного населения и 2) рациональная охота на пушных зверей. Правила ограничивали число охотников-европейцев только постоянно проживающими на Северо-западных территориях британскими подданными, которым были выданы разрешения на охоту до 3 мая 1938 г. Новоприбывшим европейцам охота не разрешалась. Это ограждало индейцев и эскимосов от сильной конкуренции охотников-европейцев и защищало материальные интересы туземного населения, благосостояние которого всецело зависело от пушного промысла. В соответствии с «правилами», местным уроженцам индейцам, эскимосам и метисам, живущим жизнью туземцев, разрешалось заниматься охотой на пушных зверей в особо отведенных для этого заповедниках, где европейцам охотиться запрещалось. Запрещалось также открывать новые фактории без разрешения администрации [1]. В годы низкого уровня добычи пушного зверя администрация оказывала помощь туземцам как продовольствием, так и другими товарами.

Вторая цель, которая преследовалась правилами — организация рациональной охоты на пушных зверей, — представляла большие трудности для своего осуществления Успешность проведения этой меры затруднялась главным образом отсутствием точных данных о количестве пушных зверей, добытых по райо-

[1] В данном случае туземное население рассматривается в качестве основных кадров звероловов, находящихся в кабальной зависимости от компании Гудсонова залива, католической и англиканской епархий, также являющихся пушными торговыми компаниями. Белые же пушные промышленники являются конкурентами этих монополий, на стороне последних и стоит правительство, охраняя вовсе не интересы туземцев, а интересы монополий. — *Прим. ред.*

нам на Северо-западных территориях. Для обеспечения рациональной охоты на пушных зверей были приняты следующие меры: 1) установлены открытые и закрытые сезоны охоты для большинства видов пушных зверей, 2) установлен максимум добычи по некоторым видам пушных зверей, 3) созданы заповедники для пушных зверей, в которых охота была совершенно запрещена (например, на реке Телон), и заказники, в которых могли промышлять пушных зверей только охотники, имевшие разрешение на право охоты в данной местности до устройства там заповедников (например, заповедника лесных бизонов или заповедника гор Маккензи).

Современное состояние пушного промысла. По своим пушным ресурсам Канада может играть значительную роль в мировой добыче пушнины при условии осуществления соответствующего контроля над пушным промыслом. Хотя в связи с индустриализацией страны удельный вес пушного промысла уменьшается, абсолютная стоимость добытой пушнины в течение последних 20 лет оставалась почти на неизменном уровне, составляя в среднем 15 млн. долл. в год. По мере заселения Канады в стране развивалось пушное звероводство. На зверофермах разводят главным образом серебристых лисиц и норок. В общей стоимости продукции пушнины в Канаде за последние 10 лет стоимость продукции звероферм составляла 30%.

В Северо-западные территории входят некоторые ареалы, наиболее богатые ценными видами пушных зверей. Так как Северо-западные территории занимают треть всей площади Канады, а большая часть этого обширного района экономически связана с добычей пушнины, то удельный вес этих территорий в пушном промысле Канады весьма значителен. Стоимость пушнины, добытой на Северо-западных территориях, неизменно составляла за последние 20 лет около одной десятой стоимости добычи пушнины по всей стране. Добыча пушнины по всей Канаде увеличилась за последние 10 лет с 4 млн. до 7 млн. шкурок ежегодно, в то время как добыча на Северо-западных территориях за тот же срок увеличилась с 200 тыс. до 500 тыс. шкурок.

До 1920 г. пушной промысел являлся единственной отраслью хозяйства Северо-западных территорий. В 1920 г. возникли нефтепромыслы на реке Маккензи ниже Форт-Нормана. После открытия радия в 1930 г. и золота в Йеллоунайфе в 1934 г. горная промышленность заняла главное место в хозяйстве Территорий, оттеснив пушной промысел на второе место. Благодаря географическим особенностям Северо-западных территорий и материальной зависимости туземного населения от пушного промысла последний все же остается основой экономики этого района.

Число охотников-европейцев на Северо-западных территориях невелико. Несмотря на то, что количество выдаваемых разреше-

ний на охоту ежегодно составляет от 500 до 550, фактическое число охотников гораздо меньше. Большинство охотников является старожилами Северо-западных территорий. Почти все они живут в округе Маккензи, главным образом в районах Форт-Смита, Форт-Симпсона и Аклавика. Только небольшое число охотников занимается промыслом пушных зверей в южной части округа Киватин, и никто из них не промышляет на Арктических островах (округ Франклин). Охотниками-европейцами добывается около 20% пушнины. Этот процент оставался стабильным в течение последних десяти лет.

Добыча пушных зверей и их продажа является главным источником дохода индейцев в округе Маккензи, но пищу они также добывают непосредственно охотой. Летом рыболовство обычно дает достаточно пищи индейцам и корма для их собак; рыба больших осенних уловов вялится и солится на зиму. Охота на лосей и диких оленей доставляет индейцам свежее мясо зимой.

Охота на пушных зверей начинается в ноябре, когда уже имеется достаточный снежный покров, дающий возможность передвигаться на нартах. Группы семейств индейцев совместно устраивают стоянки, живя или в шалашах, обложенных сучьями, или в избушках. Мужчины периодически отправляются для проверки поставленных ими ловушек и сбора добычи, женщины и дети остаются на стоянке. Время от времени мужчины совершают поездки на ближайшую факторию для обмена добытой зимой пушнины на продовольствие и другие товары. На религиозные праздники — рождество и пасху — почти все туземцы приезжают в поселения европейцев. Многие туземные семьи имеют собственные избушки в поселениях европейцев и проводят там один-два месяца в течение лета.

Пушной промысел на Северо-западных территориях в настоящее время находится главным образом в руках компании Гудсонова залива, которая располагает там 41 факторией и, кроме того, 9 факториями в арктической части провинции Квебек [1]. Из остальных 103 предпринимателей большинство является мелкими скупщиками пушнины, и ни один торговец не имеет больше 3 факторий.

По количеству добытых шкурок в пределах Северо-западных территорий ондатра занимает первое место; за ней следуют песец, бобр, горностай, красная лисица, лисица-крестовка, норка, куница и рысь. С тех пор как большая часть округа Киватин и весь округ Франклин находятся в пределах заповедников, почти

[1] Компания Гудсонова залива принадлежит к числу крупных канадских монополий. Активы этой компании составляют 55 млн. долл. Она занимается пушной и другой торговлей, имея по всей стране 225 отделений пушной торовли, ряд закупочных агентств, универсальных магазинов, текстильных и других предприятий. — *Прим. ред.*

все пушные звери, за исключением песца, добываются в округе Маккензи.

Переходим к рассмотрению пушного промысла Северо-западных территорий по отдельным видам пушных зверей.

Ондатра. Северо-западные территории дают $^1/_7$ часть всей добычи ондатры в Канаде (около 300 000 шкурок). В настоящее время 75% общей добычи ондатры на Северо-западных территориях сосредоточено в дельте реки Маккензи. Природа создала здесь исключительно благоприятные условия для жизни этого зверка. Дельта Маккензи образована многими рукавами, ручьями, протоками и озерами различной величины. Этот район изобилует кормом для ондатры и, несмотря на ежегодную добычу более четверти миллиона шкурок, снижения численности ондатры не наблюдается. Дельта реки Маккензи неизменно считается одним из лучших районов добычи ондатры на Северо-западных территориях. Доля добычи ондатры в этой дельте в общей добыче ее на Северо-западных территориях повысилась с 50% в 1933 г. до 75% в 1943 г.

Ондатра добывается при помощи ловушек, расставленных по ее обиталищам — в снегу, в норах вдоль речных берегов — или же путем ее отстрела в воде после таяния льда. На легкой охотничьей байдарке туземец, снабженный 22-калиберным ружьем, передвигается от ручья к ручью, от озера к озеру и в одну ночь отстреливает от 100 до 200 ондатр.

В значительно меньших количествах ондатра добывается почти во всей долине реки Маккензи, для которой характерно широкое распространение низин, озер и болот, являющихся обиталищами этого зверка. Из остальных районов Северо-западных территорий наибольшую добычу ондатры дают дельта реки Невольничьей (от 15 тыс. до 75 тыс. шкурок) и озерная местность к северо-западу от Форт-Рэ.

Песец. Около 87% всей добычи канадского песца сосредоточено на Северо-западных территориях; небольшая ее часть приходится на долю арктической части провинции Квебек. Попытки создания ферм по разведению песцов как в южных районах, так и в Арктике оказались безуспешными. Промысел песца является одним из немногих доходных промыслов в Канадской Арктике. Эскимосы, промышляющие песца, обменивают в факториях добытую ими пушнину на продовольствие и другие товары. Однако промысел песца является чрезвычайно неустойчивым элементом экономики Арктики в результате циклических колебаний поголовья песцов. Эта цикличность выражается в наступлении раз в четыре года изобилия песцов с последующими резкими снижениями их поголовья. Например, добыча песцов в районе озера Харбор на Баффиновой Земле достигла в 1941—1942 гг. 4 тыс. шкурок и упала до 200 в 1943—1944 гг.

В долине реки Маккензи промысел песца производится главным образом в двух местностях, севернее заповедников. Охотники-европейцы отправляются на промысел в пустынные районы к востоку и северу от Форт-Реляенса (на восточном берегу Большого Невольничьего озера) на всю зиму, возвращаясь в Форт-Смит или в северные поселения провинции Альберта только весной. В районе Аклавика основную добычу песца дает остров Бенкса, эскимосы острова начали заниматься промыслом песца с 1937 г., и добыча этого зверя здесь постоянно растет.

Восточная арктическая область, в которую входят Баффинова Земля, округ Киватин и арктическая часть провинции Квебек, является ведущей по добыче песца. Западная Арктическая область, включающая западные Арктические острова, и северное побережье округа Маккензи в отдельные годы давала исключительно большую добычу песца. Значение этой области особенно выросло с 1937 г.

Бобр. В период 1938—1940 гг. Северо-западные территории давали около 15% годовой добычи бобра в Канаде. Эта доля возросла в последующие годы в связи с временным запрещением добычи бобра в других провинциях, но количество бобров, добываемых на Северо-западных территориях, осталось неизменным (около 12 тыс. шкурок ежегодно в течение десятилетия, предшествовавшего 1943 г.). Однако уже давно высказывались предложения о мерах предотвращения полного истребления бобров. В связи с этим в 1923 г. в округе Маккензи на 3 года была запрещена добыча бобров и, когда в 1932 г. этот запрет был снят, была установлена норма добычи бобра по 15 шкурок на каждого охотника. К 1940 г., когда бобры почти исчезли в дельте реки Маккензи, и этот ареал был превращен в заповедник.

Высокие цены на пушнину вызвали интенсивную добычу бобра в южной части округа Маккензи, что в свою очередь привело к запрещению добычи бобра в районе к югу от реки Лайард и к востоку от линии, соединяющей эту реку с Большим Медвежьим озером. К северу от этой территории сезон добычи бобра был сокращен до двух месяцев (март—апрель), а норма добычи на одного охотника уменьшена до 10 шкурок.

В добыче бобра в округе Маккензи наблюдаются незначительные циклические колебания. Небольшие колебания добычи в различных районах зависят от существующих ограничений и цен на пушнину. Добыча бобров выросла с 1939 по 1941 г., но затем она стала падать, особенно в южных районах. Добыча бобра в районе Форт-Симпсона держалась на высоком уровне, все время увеличиваясь, в то время как в низовьях реки Маккензи — в Нормане, в Форт-Гуд-Хопе и в Арктик-Ред-Ривере, добыча оставалась относительно устойчивой (1400 шкурок в год).

Бобр относится к быстро истребляемым пушным зверям. Дан-

ные по Северо-западным территориям и по Канаде в целом показывают постепенное сокращение поголовья бобра. В то же время бобр относится к такому виду пушных зверей, которых легче всего сохранить при внимательном уходе за ними. Опыт бобровых заповедников, как, например, заповедников компании Гудсонова залива на острове Карлтон и на островах Акимиски в заливе Джемса, показывает, что можно получать хорошие сборы пушнины, не сокращая поголовья бобров.

Горностай. Несмотря на то, что на Северо-западных территориях добыча горностая занимает четвертое место в общей добыче пушнины, его относительное значение не соответствует занимаемому им месту. Северо-западные территории дают только 1,5% общеканадской годовой добычи горностая. Горностай известен на факториях как «случайная пушнина», так как его добычей занимаются мало. Большей частью горностай попадается в ловушки, расставленные на других пушных зверей. Основная часть добычи горностая приходится на долю подростков, которые еще только учатся звероловству.

Добыча горностая по ареалам, при общем незначительном увеличении, колеблется каждые 2—3 года. Наибольшая добыча горностая была достигнута в 1939—1940 гг., и с тех пор она сильно падает. Наибольшая добыча горностая приходится на южные ареалы: Форт-Провиденс, Форт-Резолюшн, Форт-Смит, а в последнее время и на ареал Аклавика. В меньшем количестве горностай добывается в ареалах Форт-Нормана и Форт-Гуд-Хопа, что связано с немногочисленностью звероловов-индейцев в этих ареалах.

Цветные лисицы. Среди лисиц на Северо-западных территориях наиболее распространена красная лисица, ее шкура считается одной из самых дешевых. Так как на Северо-западных территориях не существует звероферм, разводящих лисиц, то их добыча составляет только 7% общей добычи пушнины в Канаде. В связи с этим в последнее время появилось стремление к расширению ареалов добычи красных лисиц на север. В небольшом числе красные лисицы встречаются в тундровых районах, где они наносят большой ущерб, истребляя ценных песцов в ловушках.

В изменении поголовья красных лисиц наблюдается десятилетний цикл. Наивысшая добыча была отмечена почти во всех округах в 1934—1935 гг., следующая наивысшая добыча была отмечена в 1944 г. Низшая точка цикла относится к 1937—1939 гг., которые являются также годами низкой добычи и других видов пушных зверей на севере. Ареал Форт-Смита всегда давал самое большое число красных лисиц, за ним следуют ареалы Аклавика, Форт-Резолюшн и Форт-Рэ.

Лисицы-крестовки водятся в меньших количествах в тех же ареалах и подвержены той же цикличности, что и красные лиси-

цы. Большое количество лисиц-крестовок (по сравнению с красными лисицами) добывается в ареале Аклавик — Арктик-Ред-Ривер — Макферсон. Ареалы Форт-Смита и Форт-Резолюшн доставляют самое большое число шкурок как лисиц-крестовок, так и красных лисиц.

Норка. Добыча норки является наиболее устойчивой основой пушного промысла в округе Маккензи. Как и некоторые другие пушные звери, норка дает наивысшую добычу через каждые 7—9 лет. Норка всегда обитает около воды, поэтому дельта реки Маккензи и другие озерные местности представляют хорошие обиталища для норок. Ценный мех норки идет из округа Маккензи, но с тех пор, как норка стала разводиться на зверофермах, близко расположенных к рынкам сбыта, добыча норки на Северо-западных территориях составляет только около 4% всей добычи этого зверя в Канаде.

Из пяти звероферм Северо-западных территорий три в настоящее время занимаются разведением норок. Из этих ферм — две расположены в дельте реки Маккензи, южнее Аклавика, а третья — на острове близ Йеллоунайфа. Норки питаются привозным кормом, который дополняется рыбой, имеющейся на Северо-западных территориях повсюду в большом количестве [1].

За последние 20 лет были отмечены три рекордных года по добыче норки в округе Маккензи, а именно: 1923—1924, 1933 и 1940—1941 гг. Как и в случае со многими другими видами пушных зверей, подвергающимися интенсивному истреблению, рекордные размеры добычи норки с каждым годом становятся меньше.

В благоприятные годы дельта реки Невольничьей, связанная с Форт-Резолюшн и Рочер-Ривер, давала самую большую добычу норки и в то же время самую низкую — в неблагоприятные годы.

Куница. Округ Маккензи в прошлом был одним из основных в Канаде по добыче куницы. В период с 1851 по 1856 г. среднегодовая добыча куницы в этом округе превышала 30 тыс. шкурок, а в некоторых местах округа добыча превышала размеры современной добычи во всей Канаде. Интенсивная добыча куницы очень скоро повлекла за собой сильное сокращение поголовья этих ценных пушных зверей, и к 1930 г. среднегодовая добыча их в округе Маккензи составляла только 5 тыс. шкурок. В 1936 г. сезон промысла куницы был сокращен до одного месяца, а в

[1] Пушное звероводство на Канадском Севере не достигло пока что практического значения. В капиталистических условиях Севера эта рациональная форма организации пушного промысла, требующая, однако, некоторых капиталовложений, не может получить развития до тех пор, пока капиталисты имеют возможность с большей прибылью хищнически истреблять природные пушные ресурсы края. К тому же здесь в силу отдаленности и бездорожья содержание звероферм обходится гораздо дороже. — *Прим. ред.*

1940 г. была установлена следующая норма добычи: один охотник имел право добывать только 2 куницы на юге и 20 куниц на севере — в долинах рек Маккензи и Лайард. Так как в последующие годы положение не улучшилось, в 1943 г. промысел куниц был запрещен впредь до восстановления их поголовья. Округ Маккензи давал около 18% всей добычи куницы в Канаде, и запрещение промысла отразилось на доходах индейцев и европейцев, хотя эти потери компенсировались повышением цен на другие виды пушнины.

Куницы водятся в высокогорных долинах рек Южной Нахани и Пил, в горах Маккензи, а также на болотистых низменностях севернее Большого Медвежьего озера. Со времени закрытия промысла куницы в округе Маккензи индейцы из ареалов Арктик-Ред-Ривер и Форт-Макферсона промышляли куницу в долине реки Пил на территории Юкон, принося оттуда богатую добычу. В последние годы поголовье куниц настолько сократилось, что даже не было возможности заметить циклические его колебания.

Рысь. Добыча рыси в Канаде относительно невелика (около 7 тыс. шкур ежегодно). Северо-западные территории в течение 1938—1943 гг. давали около 22% всей добычи. В изменении поголовья рысей существует десятилетний цикл, который соответствует циклическому изменению поголовья кроликов. Наивысшая добыча рыси в округе Маккензи была в 1934—1935 гг.

Единственным районом, где рысь добывается в большом количестве, является ареал Форт-Симпсон — Форт-Провиденс.

Другие пушные звери. Кроме описанных выше основных пушных зверей, на Северо-западных территориях добываются в небольших количествах и другие. Ежегодно добываются, главным образом в южных частях округа Маккензи, от 200 до 400 серебристых лисиц, а также от 10 до 20 чернобурых лисиц. Голубой песец (цветная разновидность песца) водится в тех же арктических местностях, что и белый песец, и добыча его составляет 1% от добычи белого песца.

Ежегодно добывается около 300 выдр, при этом большее их число — в районах Форт-Смита и Форт-Рэ. Одним из самых ценных пушных зверей Канады является куница-рыболов (fisher). Несколько сот куниц этого вида добывалось ежегодно на Северо-западных территориях; максимальная годовая добыча этого пушного зверя составляет только 36 штук.

На фактории ежегодно доставляется от 50 до 100 штук скунса, который случайно попадает в ловушки. Ежегодно уничтожается и ловится от 500 до 1000 волков. Хотя шкуры волков не представляют большой ценности, их уничтожают всюду, где они появляются. Как бы мстя охотникам, волки ежегодно уничтожают много ценных пушных зверей в ловушках.

Заключение. В пределах Северо-западных территорий можно выделить несколько различающихся между собой ареалов пушного промысла. Одни из них важны тем, что дают наибольшую долю определенных видов пушнины; существенной особенностью других является большая общая добыча пушнины разнообразных видов.

В приведенной ниже таблице показаны доли отдельных ареалов округа Маккензи в добыче восьми основных видов пушных зверей. Из таблицы видно значение района Форт-Симпсона как поставщика ценной пушнины. Этот ареал, в состав которого входят посты Лайярд и Ригли, стоит на первом месте по добыче самой ценной пушнины: бобра, куницы и рыси. Важная роль этого ареала в добыче пушных зверей подтверждается пребыванием в нем от 15 до 20 скупщиков пушнины и 12 охотников-европейцев. Ареал Форт-Смита занимает первое место по общей добыче разнообразной пушнины (здесь не добывается только куница). Этот ареал, который включает в себя северную часть лесного бизоньего заповедника, доставляет наибольшее количество

Ареалы, центрами которых являются	Основные ареалы добычи пушнины в округе Маккензи								
	занимаемое место								численность индейского населения [1]
	бобр	куница	рысь	норка	ондатра	красн. лисица	лисица-крестовка	горностай	
Форт-Смит	2	6	3	2	4	1	1	5	290
Форт-Резолюшн . .	3	7	8	1	3	3	3	2	584
Форт-Провиденс .	6	8	2	6	5	5	7	1	523
Форт-Рэ . .	8	5	6	4	2	4	4	6	918
Форт-Симпсон . . .	1	1	1	5	7	6	6	3	657
Форт-Норман . . .	4	3	4	7	8	7	5	7	374
Форт-Гуд-Хоп . . .	5	2	7	8	6	8	8	8	337
Аклавик . .	7	4	5	3	1	2	2	4	639

Всего . . . 4322

[1] Очевидно, включая частично эскимосское население, так как по переписи 1941 г. на всех СЗТ насчитывалось 4052 индейца (они все живут в округе Маккензи). — *Прим. ред.*

цветных лисиц и стоит на втором месте по добыче бобра и норки. Ареал Форт-Резолюшн, в котором находятся фактории Рошер-Ривер и Сноудрифт, является также одним из ведущих, находясь среди первых трех ареалов, являющихся поставщиками всех видов пушнины, за исключением куницы и рыси.

По стоимости годовой добычи пушнины ареал Аклавик — Форт-Макферсон — Арктик-Ред-Ривер является наиболее важным на Северо-западных территориях. В период 1938—1943 гг. среднегодовая добыча пушнины в этом районе оценивалась больше чем в 500 тыс. долл. Два основных пушных зверя — ондатра и песец, давали здесь 85% стоимости всей добычи. Остальные ареалы, указанные в таблице, давали годовую добычу, оцениваемую от 100 тыс. до 200 тыс. долл. Обычно стоимость добычи того из пушных зверей, который является ведущим в данном ареале, составляет 40% стоимости общей добычи ареала. Например, в районе Форт-Резолюшн, к востоку от форта Реляенс, наиболее высокой была стоимость добычи песца. В ареалах Форт-Смит, Форт-Норман и Форт-Гуд-Хоп стоимость добычи бобра составляет 36%, а в ареале Форт-Симпсон — 55% общей стоимости годовой добычи.

Среднегодовая стоимость
добычи пушнины 1938—1943 гг.
(в тыс. долл.)

Аклавик	505
Форт-Резолюшн	198
Форт-Смит	190
Форт-Симпсон	175
Форт-Рэ	140
Форт-Гуд-Хоп	90
Форт-Норман	90
Форт-Провиденс . . .	87

Общая картина добычи пушнины на Северо-западных территориях указывает на существование здесь периодов циклического колебания численности различных видов пушных зверей. 1933—1935 гг. были годами большой добычи пушнины, в то время как период 1936—1939 гг. дал небольшую добычу. С 1940 по 1944 г. добыча пушнины снова сильно поднялась. Явилось ли это результатом очень высоких цен на пушнину в годы войны или это совпало с периодом наивысшей точки цикла, может быть определено только по истечении более длительного периода.

Постепенно размеры наивысшей добычи по большинству видов пушных зверей на Северо-западных территориях снижались. Стало очевидным, что даже эти малонаселенные области не

могут выдержать такую усиленную добычу пушнины. В результате этого были установлены правила, имеющие целью сокращение добычи пушного зверя. В настоящее время добыча пушнины находится под строгим контролем. Угроза истощения запаса отдельных видов пушных зверей требует проведения ряда мероприятий по их сохранению и восстановлению. До проведения этих мероприятий необходима дальнейшая научно-исследовательская работа для более точного определения состояния и численности пушных зверей на Северо-западных территориях.

Для того чтобы поддержать на должном уровне пушной промысел на Северо-западных территориях, администрация вводит улучшенную систему защиты лесов от пожаров и подготовляет программу обучения туземного населения делу охраны пушных зверей. Организация ферм пушного звероводства поощряется как способ стабилизации продукции пушнины. Администрацией разрабатываются планы по сохранению и размножению пушных зверей, включая мероприятия по проведению мелиорации в некоторых районах (таким же путем, как это было сделано в 1938 г. в лесном бизоньем заповеднике — постройка дамб и насыпей для поддержания уровня воды), по организации специального надзора над некоторыми ареалами распространения пушных зверей, как, например, дельта реки Маккензи, а также по ограничению добычи пушнины путем разрешения добычи ее только в определенных установленных пунктах [1].

---

[1] Все эти благие пожелания автора насчет административных мероприятий ни в коей мере неспособны повлиять на стихийное капиталистическое развитие северного пушного промысла. Конечно, буржуазные авторы не способны прямо назвать коренные причины невозможности наладить действенную охрану природных пушных ресурсов: беспредельное стремление пушных компаний к повышению прибылей и беспросветную нужду местных охотников, для которых пушной промысел является единственным источником их скудных доходов. Хищнический промысел, истощающий пушные ресурсы и лишающий коренное население доходов от него, попрежнему остается основой пушного хозяйства Канадского Севера. — *Прим. ред.*

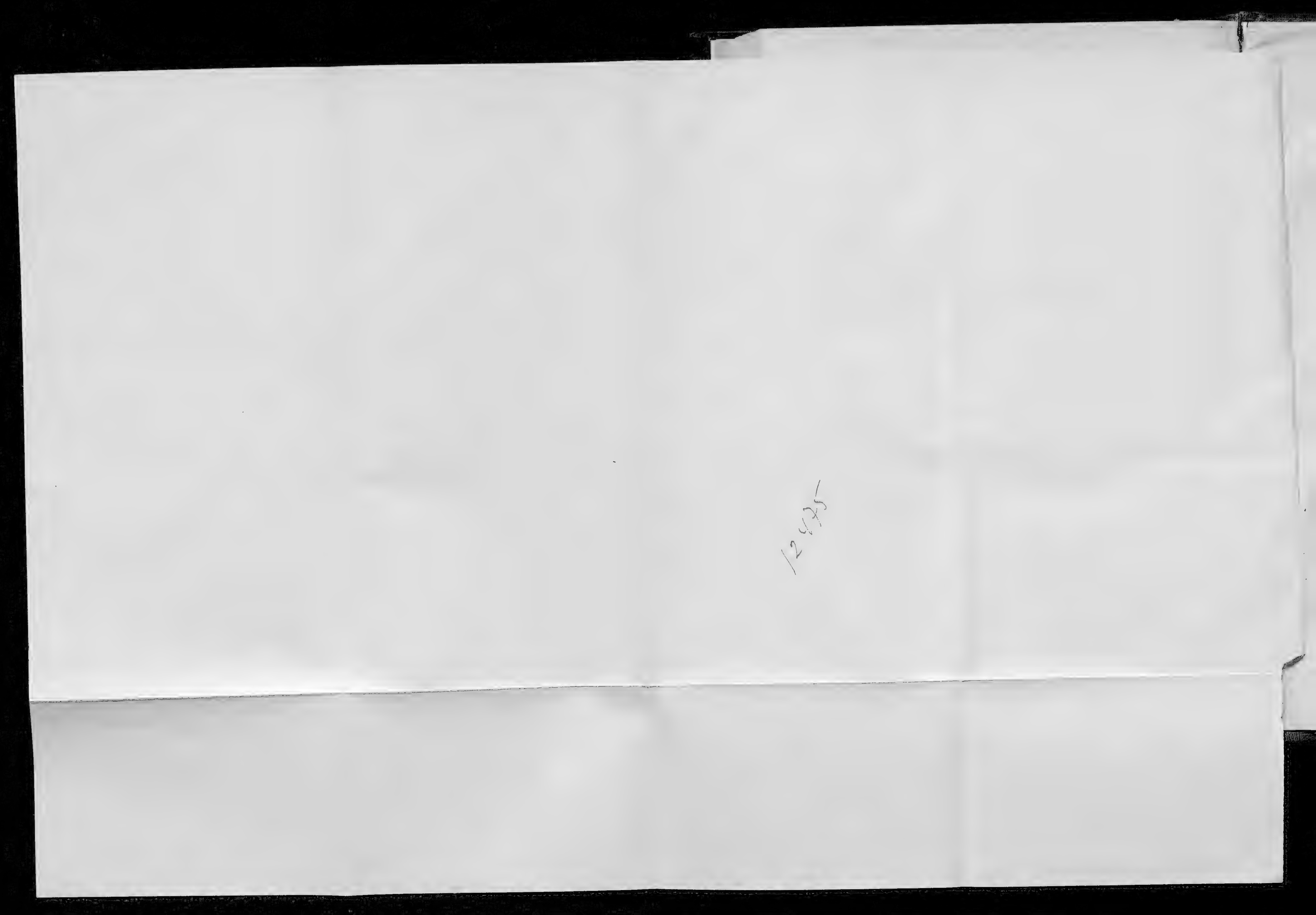
СОДЕРЖАНИЕ



КЛИМАТИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ АЛЯСКИ И СЕВЕРО-ЗАПАДА КАНАДЫ

Область (районирование согласно источникам)	Станция	Температура, °Ц					Заморозки				Осадки, мм															Облачность	
		длительность наблюдений (лет)	средняя января	средняя июля	макс. +	мин. —	длительность наблюдений (лет)	последний весенний	первый осенний	вегетационный период (дней)	длительность наблюдений (лет)	по месяцам: I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	среднегодовые	число дней с осадками	число дней, %: ясных	облачных
Юго-восточная Аляска	Аннекс-Крик	21	—5,15	+12,72	28,89	24,45	20	6/V	30/IX	147	22	230	199,5	157,5	143,5	130,5	110	158	260	341	422	341	238	2730			
	Остров Белл	9	—1,67	+14,94	32,22	20,00	9	8/V	28/X	173	9	271	216	181,5	169	135,5	139,5	145,5	182,5	280	382	381,5	299	2800			
	Хэйнс	15	—5,03	+14,22	32,22	26,12	14	20/V	19/IX	122	15	137,5	131	121	85	51	40,2	45,8	57,8	126,5	261	196,5	182	1485			
	Джуно	40	—2,49	+13,66	31,67	26,12	23	28/IV	17/X	172	40	182,5	143	137,5	138,5	132,5	100,5	128	182	258	280	231	193	2115	221	15,9	71,8
	Казан	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	234	193	161	158	143,5	95,5	93,5	113	160	259	264	261	2130			
	Кетчикан	28	+0,33	+14,17	35,55	22,23	23	5/V	17/X	165	28	349	296	310	274	220	173	218	292	309	512	501	405	3840	236	24,0	63,0
	Питерсбург	8	—1,94	+12,88	27,22	20,56	6	18/V	24/IX	129	9	216	250	185,5	162,5	147	114	135,5	176,5	305	380	325	300	2710			
	Секлюжен-Харб	6	—0,96	+13,32	33,33	18,88	6	6/V	9/X	156	6	302	231	208	170	139,5	105	119,5	169,5	216	445	391	313	2810			
	Ситха	40	+0,23	+12,72	30,55	20,56	23	10/V	16/X	159	40	199,5	172	152	142	105,5	85,5	109	178	262,5	322	256	231	2220	216	18,6	57,6
	Скагуай	32	—6,04	+14,28	33,33	28,34	21	27/V	15/IX	111	30	52,1	35,6	33,1	37,1	22,6	23,4	36,9	48,5	89,5	127,5	105	71	682	115	30,2	50,6
	Три-Пойнт	9	+1,16	+12,44	30,00	19,44	8	22/V	23/IX	124	9	276	184	177	164,5	138,5	143,5	145,5	137,5	213	323	341	289	2530			
	Вью-Ков	7	+1,72	+13,33	31,11	15,98	6	25/IV	3/XI	192	7	451	309	314	279	242	169	158	184	320	467	574	488	3950			
	Врангель	23	—1,67	+14,55	33,33	21,12	19	26/IV	12/X	169	22	196	184,5	138	124,5	111,5	90,1	114	135	213	285	300	218	2110			
Тихоокеанское побережье Аляски	Кордова	26	—2,66	+12,67	30,55	28,34	22	8/V	4/X	149	27	241	272	216	221	231	153,5	216	337	509	583	394	325	3700	212	24,8	56,1
	Кадьяк	36	—1,22	+12,39	29,44	24,45	23	5/V	12/X	160	40	118,5	120	97,5	100	153,5	125	93	91,5	127	138	192	154,5	1560	173	20,4	50,7
	Сьюард	26	—5,41	+13,04	27,78	28,89	18	18/V	27/IX	132	26	113,5	125	85	108	86,1	61,5	72	150,5	244	281	378	170	1875	146	34,7	50,5
	Вальдес	27	—7,14	+11,83	28,33	31,12	20	23/V	16/IX	116	25	115,5	125	108	73,8	71,5	54,7	90	157	230	213	152	145	1535	171	30,8	52,3
	Китовый остров	14	—1,77	+11,71	28,33	22,78	14	3/VI	17/IX	106	15	98,5	117,5	72,3	89,5	175	107	80	88	93	189	146	117,5	1280			
	Якутат	17	—1,50	+11,56	27,78	15,98	12	9/V	8/X	152	18	274	246	222,5	198	199,5	106	208	258	373	452	430	318	3280	190	25,0	59,4
	Хомер	—	—8,8	+12,55	26,11	27,23	—	25/V	15/IX	112	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	850	120	25,9	52,7
Юго-западная Аляска	Атха	12	+0,78	+9,77	—	—	—	—	—	—	13	166	112,5	141	132	130,5	101	141	137,5	166	196	210	152,5	1785			
	Датч-Харбор	22	+0,11	+10,73	26,67	14,31	22	22/V	14/X	145	18	147	133	127,5	102	112	69,8	48,8	59,8	132,5	187	145,5	179	1445	222	10,8	65,2
	Остров Св. Павла	27	—3,77	+7,66	17,78	32,23	23	5/VI	10/X	127	36	57,5	41	47,5	34,5	38,7	35,5	69,5	83	88,5	84,5	75	56,5	711			
	Атту	—	+0,22	+9,77	21,67	11,08	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1875	178	26,3	46,6
Южные долины Аляски	Энкоредж	22	—12,42	+13,89	33,33	37,78	23	25/V	12/IX	110	22	21,6	17,5	14,5	9,9	12,2	14,8	42	67	63,2	52,9	27	21,4	364	97	24,1	48,6
	Бетел	15	—14,14	+12,50	32,22	43,34	15	4/VI	5/IX	93	15	27,9	16,8	22,1	13,5	17,6	29,2	59	101	84	43	22	21,4	457	130	27,4	50,6
	Кенникотт	24	—16,26	+11,33	26,67	39,45	23	6/VI	5/IX	91	20	43,5	37,5	27,5	16,5	29,5	37	61	77	78	55	46,5	40	550			
	Матануска	19	—10,75	+14,28	32,78	37,78	—	—	—	—	19	24	20,4	15,5	12	15,8	27,0	47,5	73	61	47,0	26,6	27,5	397	89	31,2	39,9
	Суситна	6	—13,70	+14,28	30,00	38,33	—	—	—	—	6	44	21,8	25,4	24	31,8	48	60,5	124	104	103,5	60	36,3	684			
	Талкитна	19	—14,54	+14,44	32,22	44,45	15	14/VI	25/VIII	72	18	46	50,4	50	22,9	24,4	42	92,5	130,5	112	102,0	47,5	43,3	765			
Берингово море	Диллингхем	22	—8,80	+13,10	31,67	40,56	—	—	—	—	21	47,5	34	45,3	32,8	41,5	43,3	69	99,5	100	70,7	44	36,9	665	126	37,5	49,2
	Ном	32	—16,88	+9,89	28,89	43,89	21	19/VI	10/VIII	52	32	29,5	21,1	22,3	16,2	16,8	30,8	65	85,5	70,5	41	25,4	29,2	455	121	35,1	50,3
	Теллер	6	—17,72	+11,16	24,44	37,22	—	—	—	—	6	37,1	15,2	7,9	20,1	11,7	18,0	45,8	37,4	51	13,5	21,1	10,7	289			
	Уайт-Маунтен	16	—17,26	+12,27	31,67	48,33	15	9/VI	24/VIII	76	14	24,6	17,2	17	5,3	7,2	24,9	53,3	72,3	88	20,8	17,6	22,9	373			
Долина Юкона	Аллакакет	24	—28,72	+14,28	32,22	56,66	14	13/VI	6/VIII	54	25	19,6	21,3	17,8	9,2	16,5	33,5	53,7	51,5	39,5	28,2	21,1	21,3	333			
	Доусон (Канада)	37	—29,45	+15,17	33,33	54,45	—	—	—	—	37	22,1	17,8	13,2	13,2	26	30,3	39,5	40,2	36	29.8	28,5	26,5	323			
	Фербенкс	34	—23,56	+15,55	37,22	54,45	20	29/V	26/VIII	89	34	24,6	12,4	17,8	7,4	14,5	33	48,8	53,4	33,4	21,6	18,8	16	302	111	23,2	51,3
	Форт-Юкон	23	—29,12	+16,22	37,78	61,10	18	1/VI	21/VIII	81	23	10,2	10,4	6,6	6,9	12,5	20,4	27,3	32,4	16,5	15,2	8,9	7,9	175	58	43,7	37,4
	Холи-Кросс	35	—17,55	+13,61	33,89	50,00	22	31/V	29/VIII	90	29	37,9	24,6	32.8	16,8	17	33,3	68,6	96	74	42,5	32,8	33,6	510			
	Хот-Спрингс	9	—23 84	+14,61	31,11	56,66	—	—	—	—	9	41,6	25,1	9,4	3,1	6,6	27	87	109	41,6	23,1	21,6	18,8	425			
	Мак-Кинли-Парк	16	—16,71	+12,39	31,67	47,77	15	9/VI	11/VIII	63	15	21,1	19,8	10,4	15,2	24,4	53	60,5	79,5	42,6	28	17,8	15,8	389	69	38,9	35,2
	Нулато	13	—21,39	+14,17	32,22	52,23	—	—	—	—	13	35,6	24,4	32	10	15,3	22	61	67	53,5	47,5	30,8	21,9	420			
	Руби	6	—21,39	+14,17	36,67	46,67	—	—	—	—	6	45,3	25,2	20,9	7,9	20,1	18	78	97	70,5	27	21,1	21,1	452			
	Танана	37	—24,17	+14,61	32,78	60,00	21	3/VI	26/VIII	64	38	20,4	18,8	16,2	6,4	19,3	30,7	60,3	66	45,8	27,2	19	16,2	346	109	34,4	36,1
	Университет. оп. стан.	34	—23,23	+15,50	37,22	53,89	—	—	—	—	34	23,6	11,4	18,5	7,1	14,5	33,5	47	54,5	34,9	21,8	17,8	14,2	299			
	Ненана	—	—23,17	+16,00	36,67	54,45	—	22/V	26/VIII	96	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	270	65	38,6	41,3
	Уайзмен	—	—29,67	+12,88	31,67	52,23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	224	68	38,9	35,7
Арктика (США)	Барроу	25	—27,23	+4,55	25,55	48,89	18	4/VII	21/VII	17	23	3,8	5	3,5	3,3	3,8	6,6	23,6	18,8	11,7	15	8,2	6,9	110	54	29,8	46,6
	Коцебу	14	—22,67	+11,33	27,22	50,00	10	13/VI	14/IX	93	6	23,9	6,1	6,6	12,7	2,3	14,5	26,7	22,6	18,6	9,4	9,2	8,1	161	45	36,3	42,8
Арктика (Канада)	Аклавик	10	—28,84	+13,10							10	15,8	14,2	11,4	15,2	12,7	20,9	34,4	26,4	27,4	24,7	21,9	11,4	236			
	Честерфилд-Инлет	10	—31,78	+9,38							10	8,15	14,8	12,7	23,1	13,7	25,3	53	46,1	43,5	37,6	21,9	24,4	325			
	Коппермайн	10	—28,56	+9,77							10	12,7	11,4	17,0	19,3	14,2	23,1	32,8	48,5	28,7	25,2	19,3	16,2	259			
Тихоокеанское побережье (Канада)	Массетт	10	+2,78	+13,66							10	153,5	105	112	116	102	78,9	82,8	77	125,5	174,5	183,5	189	1500			
	Принс-Руперт	10	+2,44	+12,27							10	261	163	164	175	155	111,5	118,5	155,5	207,5	310	324	262	2410			
	Виктория	10	+4,66	+15,33							10	130,5	184,5	65,4	27,7	29,2	31,8	19,8	15,5	37,2	67	101,5	145,5	756			
	Бела-Кула	10	—0,78	+16,05							10	184	136	165,5	95	57,5	43,2	52,1	65	113,5	223	302	231	1670			
Британская Колумбия (Канада)	Баркервилл	10	—8,67	+12,39							10	125,5	98	96	47,8	66,8	103	91	70,5	73,8	82,7	129,5	100	1080			
	Принс-Джордж	10	—8,63	+15,39							10	54,5	44,3	46	32,8	47.6	61	71,8	46,3	60,3	60,6	68	55,2	648			
Бассейн реки Маккензи	Форт-Гудхоп	10	—31,72	+14,94							10	15,2	11,4	7,4	9,3	21,9	18,8	48,4	57	29,3	33,6	22,4	15,8	290			
	Форт-Мак-Меррей	10	—22,45	+16,39							10	22,4	14,8	26,2	20,9	43,2	55,2	84	50,1	50,7	33	30,5	23,9	455			
	Форт-Симпсон	10	—27,51	+16,39							10	21,4	11,7	13	12,4	44	28,7	59,8	48,1	23,7	17,6	30,8	26,7	339			
	Форт-Смит	10	—26,29	+16,05							10	13,2	17,8	23,4	17,8	32,6	38,1	63,5	32,8	55,2	30,5	24,2	31,5	381			
	Хэй-Ривер	10	—25,61	+15,11							10	20,1	13,5	17	19,6	34	29,5	35,1	39,1	33,8	38,4	33,5	24,6	338			
	Эдмонтон	10	—14,65	+16,89							10	23,1	16,8	26,7	32,6	64,7	79,5	83	47,9	29,3	31	28,7	29,5	493			

Источники: Walker, E. P., Alaska: America's Continental Frontier Outpost; Smithsonian Institution, Washington, 1943.
Sundborg, G., Opportunity in Alaska; McMillan, N. Y., 1946.
Climate and Man. Yearbook of Agriculture; U. S. Department of Agriculture, Washington, 1941.
World Weather Records, 1931—1940; Smithsonian Institution, Washington, 1947.


12475

Редактор А. *Велижев.*
Технический редактор *Б. И. Корнилов*
Корректор *Р. Л. Шейхет.*

*

Сдано в производство 19/I 1950 г.
Подписано к печати 26/IV 1950 г.
А 03282. Печ. л. 18 3/4 + 3 вкл. Уч.-издат. л. 20,7
Формат 60×92 1/16. Издат. № 11/637.
Цена 16 р. 50 к. Зак. № 109

*

20-я типография „Союзполиграфпрома
Главполиграфиздата
при Совете Министров СССР.
Москва, Ново-Алексеевская, 52

ОПЕЧАТКИ

Стр.	*Строка*	*Напечатано*	*Следует читать*
58	15 сверху	войной"[1].	войной".
58	7 снизу	полушария".	полушария"[1].
132	21 сверху	3400 *км*	2400 *км*
200	9 снизу	Гонд-Индетом	Понд-Инлетом
259	10 снизу	из 54	из 24

20-я тип. Зак. 109

и
д-
а
м

ся
с-

а,
н-

